





Memoria de sostenibilidad

2025

del Grupo TMB





Transports Metropolitans de Barcelona



Contenidos de la memoria de sostenibilidad 2025

La presente Memoria de Sostenibilidad 2025 de Transports Metropolitans de Barcelona es un ejercicio de transparencia sobre la gestión y la sostenibilidad del Grupo.

La Memoria se basa en el **Informe de Gestión 2025 y en su anexo, Estado de Información No Financiera e Información sobre Sostenibilidad 2025 del Grupo Consolidado de TMB**, ambos documentos auditados. El objetivo de este informe de gestión es proporcionar una visión clara de la evolución del negocio y de la situación de las empresas del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona, explicando en detalle la situación financiera, los principales hitos alcanzados y los próximos pasos y proyectos de futuro.

Está estructurada en los cuatro bloques diferenciados siguientes, que contienen sus respectivos índices de contenidos, de acuerdo con su elaboración en cumplimiento de la legislación vigente.

- Carta de la Presidenta 03
- Carta del Consejero Delegado 04
- Informe de gestión 2025 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona 05
- Estado de Información No Financiera e Información sobre Sostenibilidad 2025 80



Carta de la Presidenta

Laia Bonet
Presidenta de TMB

El año 2025, en el que hemos celebrado el centenario del metro de Barcelona, ha dejado claro que la demanda de transporte público en la ciudad y el área metropolitana está más viva que nunca. Las redes de Metro y Bus de TMB han alcanzado la mayor cifra de validaciones de la historia, con más de 700 millones de viajes.

El número total de validaciones ha crecido un 2,4 % respecto a los registros de 2024. Metro suma casi 480 millones de validaciones y Bus supera los 220 millones, registrando también por separado sus máximos históricos. Esta creciente demanda de transporte público deja cifras extraordinarias tanto en días laborables como en sábados y festivos.

Este incremento del número de pasajeros no ha impedido que las personas usuarias del metro y los autobuses de TMB hayan valorado estos servicios con la mejor puntuación de la historia. El Índice de Satisfacción del Cliente en la red de Bus durante 2025 se sitúa en 8,19 puntos, y en Metro alcanza los 8,21 puntos. La accesibilidad de la red de Bus y la oferta de Metro se mantienen como los atributos mejor valorados por las personas usuarias.

Esta buena valoración confirma la confianza de la ciudadanía en el servicio de Metro y Bus y en la Barcelona del Transporte Público. Los datos de viajes y las buenas puntuaciones que nos otorgan las personas usuarias son consecuencia del trabajo bien hecho de los y las profesionales de TMB.

Su implicación y dedicación son fundamentales para prestar un servicio de máxima calidad.

A pesar de los buenos resultados alcanzados en 2025, no podemos obviar los retos que tenemos por delante. Los próximos años serán fundamentales para el futuro de la movilidad en Barcelona y su área metropolitana. Se pondrán en marcha nuevos servicios ferroviarios y tranviarios, como la prolongación de la L8 de FGC, el tramo central de las líneas L9 y L10 del metro y la conexión del tranvía por la Diagonal. La entrada en funcionamiento de estos servicios implica un evidente aumento de la capacidad y obligará a reestructurar el actual servicio de autobús, tanto urbano como interurbano, para conseguir una red de transporte público potente, eficiente y fiable.

Y afrontaremos todos estos retos con el compromiso de seguir reduciendo el impacto ambiental de la movilidad y de garantizar la eficiencia y la accesibilidad de los servicios que prestamos a la sociedad. Esta apuesta se hace visible en las calles y queda recogida en la memoria que ahora tenemos entre manos.

Desde TMB seguiremos trabajando para mejorar y reforzar la red de Metro y Bus, adaptarla a los desafíos que nos esperan y continuar ofreciendo la mejor respuesta posible a las necesidades de movilidad de la ciudadanía.



Carta del Consejero Delegado

Xavier Flores
Consejero Delegado de TMB

El año 2025 nos ha vuelto a dejar un titular de récord de viajes en el transporte público de TMB. La cifra total de validaciones ha superado la barrera de los 700 millones de viajes, con un aumento del 2,4 % respecto a las validaciones de 2024, cuando se registraron 684 millones.

Por separado, las redes de Metro y Bus también han batido sus propios récords históricos. Así, el suburbano ha sumado 479,9 millones de validaciones, un 2,4 % más que el año anterior, mientras que la red de Bus ha registrado 220,6 millones de validaciones, un 2,1 % más que en 2024.

Esta memoria anual recoge estos datos de las redes centenarias de Bus y Metro, pero también el crecimiento de otros servicios más jóvenes, como AMBici, la bicicleta compartida del Área Metropolitana de Barcelona. En su tercer año de funcionamiento en 15 municipios metropolitanos, ha registrado más de dos millones de viajes, un 27 % más que en 2024, y cuenta ya con casi 24.000 abonados. Este es un servicio todavía en expansión, tanto en cobertura territorial como en capacidad.

Estas cifras son especialmente relevantes y muestran la confianza de la ciudadanía en el transporte público de TMB. Una confianza que también se demuestra en las encuestas de satisfacción de los servicios, en las que las personas usuarias nos han otorgado la mejor puntuación de la historia, con un 8,19 en Bus y un 8,21 en Metro.

Estas buenas cifras nos animan a seguir trabajando en la mejora del servicio y en el aumento de la oferta, que debe dar respuesta a una movilidad que crece año tras año. Nuestro objetivo es continuar ofreciendo un transporte público de calidad que se adapte a las necesidades de movilidad de la ciudadanía.

De esta voluntad, reflejada en los datos recogidos en esta memoria anual, nacen las acciones y decisiones que deben permitirnos afrontar el futuro de la movilidad en Barcelona y su área metropolitana.

Un futuro de crecimiento de nuestras redes, de transformaciones y de innovación que debe llevarnos hacia un Transporte Público más interconectado, más sostenible y con mayor capacidad. Con este objetivo estamos implementando la Agenda Bus, un plan para aumentar el servicio, crear más líneas exprés y más carriles bus, y desarrollar proyectos innovadores para lograr una red aún más eficiente. Asimismo, en los próximos años se abrirán nuevas estaciones de metro y se reforzarán algunos intercambiadores, con la finalización de la L9/L10, la prolongación de la L8 y la conexión del tranvía por la Diagonal como elementos destacados.

A este futuro llegaremos de la mano de las personas que forman TMB. Sin su esfuerzo y compromiso, las acciones y los resultados que recoge esta memoria no serían posibles. Estas personas son quienes hacen de nuestros servicios un referente de calidad.

Informe de gestión 2025 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona

Marzo 2026

Transports Metropolitans de Barcelona

Índice

1. Evolución del negocio ____ 7
1.1. Pasajeros transportados ____ 8
1.2. Oferta de servicio ____ 12
1.3. Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad ____ 18

2. Apuesta por la innovación ____ 20
2.1. Novedades y mejoras en el servicio ____ 22
2.2. Proyectos de innovación, investigación y desarrollo ____ 30

3. Asesoramiento externo y Negocio exterior ____ 39

4. Eventos del ejercicio ____ 42

5. Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad ____ 49
5.1. Plan Estratégico TMB 2025 ____ 50
5.2. Contribución de TMB – Plan Estratégico 2021-2025 ____ 53
5.3. Plan +TMB2030 ____ 57
5.4. Almacén Central ____ 68

6. Información financera ____ 69
6.1. Cuenta de pérdidas y ganancias ____ 71
6.2. Balance de situación a 31 de diciembre ____ 73
6.3. Inversiones ____ 75

7. Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio ____ 78

TMB
Transports Metropolitans de Barcelona

01

Evolución del negocio

1.1. Pasajeros transportados

En 2025 se ha alcanzado **un nuevo récord de pasajeros en el conjunto de TMB**, con un incremento de **más de 15 millones de pasajeros** respecto al año anterior. En total, se han superado los 703 millones de viajes en las redes de Metro, Bus y Bus Turístico, cifra que representa un **crecimiento del 2,2 %** respecto a 2024.

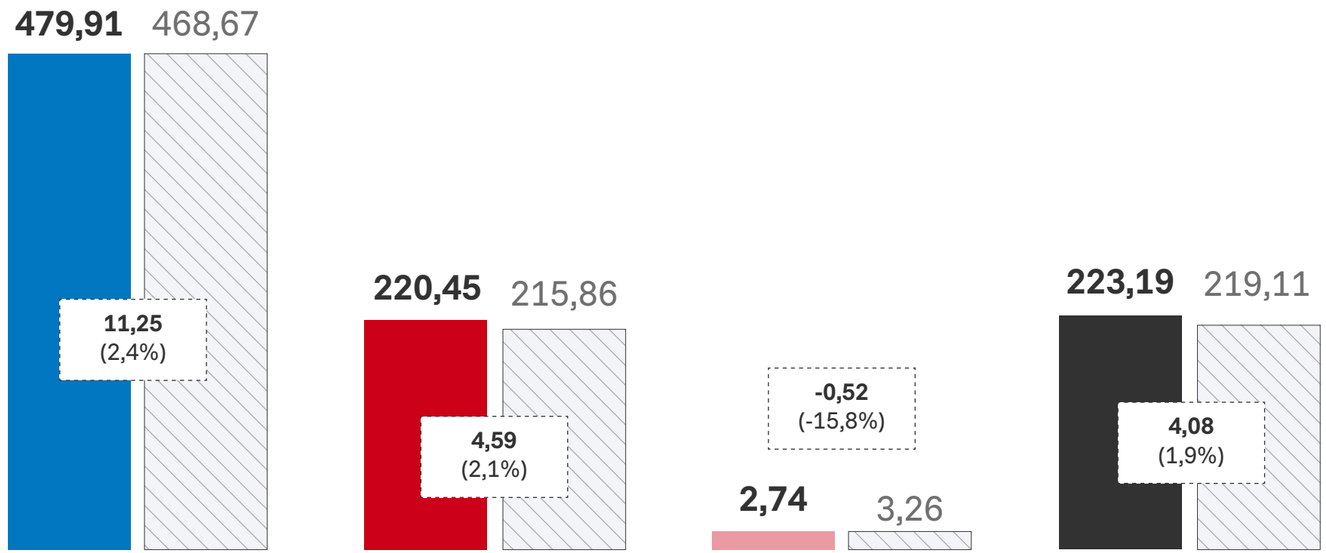
La **red de Metro** es la que ha experimentado el mayor crecimiento en valores absolutos, hasta alcanzar los **480 millones de pasajeros, 11,3 millones** más que el año anterior (+2,4 %).

Paralelamente, la demanda de **TB** también ha alcanzado un **récord de pasajeros**, con **223,2 millones**, lo que representa un incremento del 1,9 % respecto a 2024. De esta cifra, **220,5 millones de pasajeros** han utilizado la red regular de Bus, lo que supone un 2,1 % más que en 2024. Por su parte, el **Bus Turístico** ha transportado a **2,8 millones de pasajeros**, lo que representa un descenso del 15,8 % en comparación con el año anterior.

En 2025, TMB alcanzó un récord de viajeros, con más de 15 millones más que el año anterior.

Pasajeros transportados
(cifras en millones)

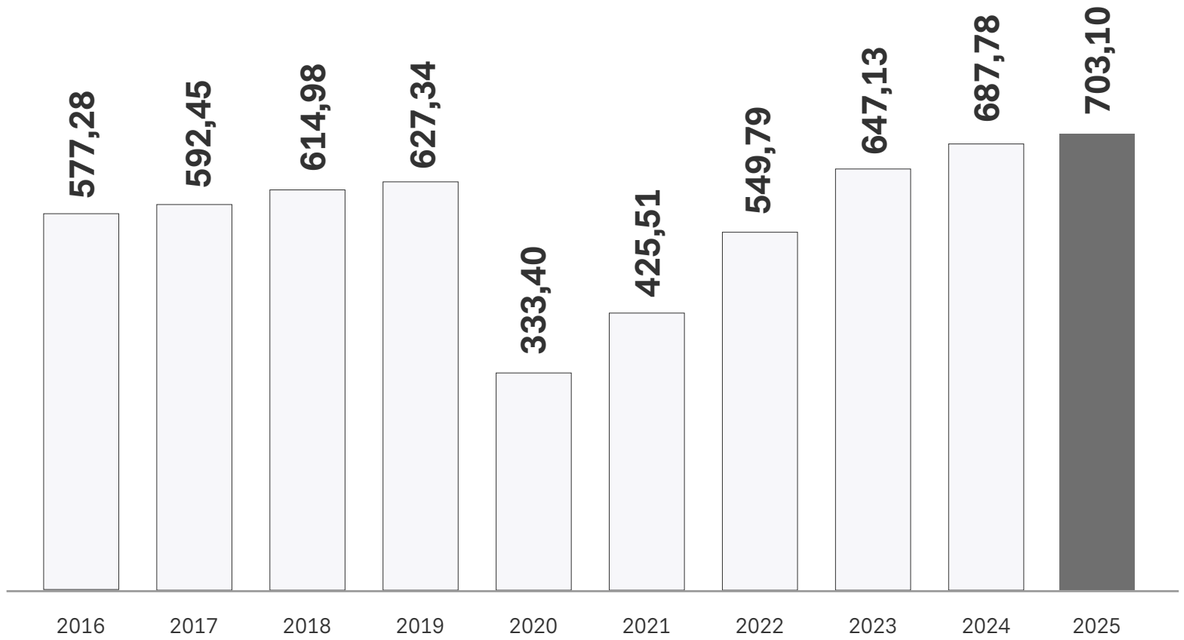
2025: ● ● ● ● 2024: ▨ Diferencia: ◌



	2025	2024	Diferencia	%
Total TMB	**703,10**	687,78	15,32	2,2

(*) Revisadas las cifras de TB de 2024 debido a la recuperación de validaciones una vez cerrado el ejercicio.

Evolución de los viajeros en TMB (con Bus Turístico incluido)
(en millones)



Uno de los elementos que más ha condicionado la demanda durante 2025 ha sido la política tarifaria. Por una parte, **los precios de los títulos se han incrementado aproximadamente un 3 %. Por otra, se han mantenido las bonificaciones aplicadas inicialmente en septiembre de 2022.** En este sentido, los títulos T-usual y T-4 han mantenido una reducción del 50 %, mientras que la T-jove ha seguido ofreciendo el descuento del 50 %. Asimismo, se han mantenido las condiciones ampliadas desde 2023 (aumento de la edad hasta los 30 años y equiparación del precio de las zonas 2 a 6 al de la zona 1).

Otro elemento destacado ha sido **la incorporación, a partir del 1 de julio de 2025, de los títulos de 7 zonas**, lo que ha permitido integrar plenamente las comarcas del Berguedà, el Ripollès y el Solsonès en el Sistema Tarifario Integrado (STI). Esto ha supuesto la ampliación de la validez de la T-jove a las 7 coronas, así como la posibilidad de adquirir la T-usual, la T-casual y los títulos para familias numerosas y monoparentales para la nueva séptima corona.





Durante la primera mitad del año, Renfe ha mantenido la bonificación del 100 % del precio de los abonos de Rodalies (con una fianza reembolsable de 10 € en función del uso del servicio) y, a partir del 1 de julio, ha implantado abonos mensuales a precios reducidos para cualquier zona: 20 €/mes en tarifa general y 10 €/mes para jóvenes de entre 15 y 25 años. Aunque estos títulos no son válidos en las redes de Bus y Metro de TMB, pueden haber contribuido indirectamente a impulsar la demanda del transporte público en el área de Barcelona.

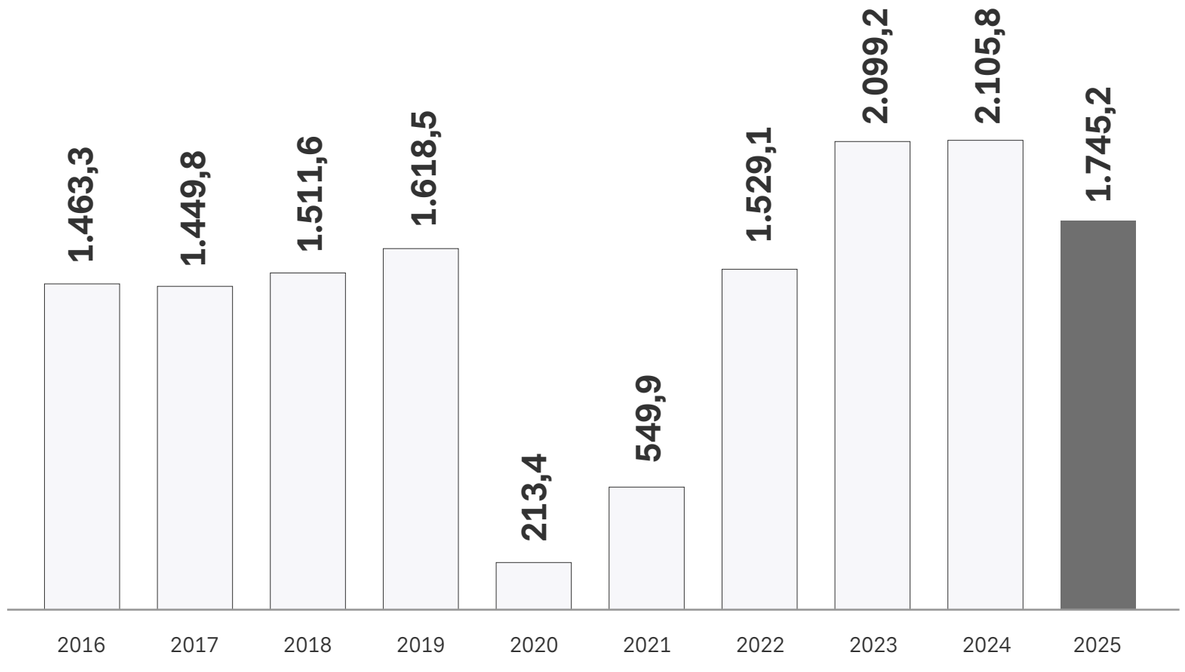
Además de la política tarifaria, la mejora de la oferta de servicio de Metro y Bus, mediante la modernización de la flota de trenes y autobuses y la mejora de las frecuencias de paso, la buena situación económica y una clara recuperación de la actividad turística han contribuido positivamente al aumento de la demanda.



Las previsiones de demanda para 2026 son positivas. Se prevé un crecimiento de entre el 1 % y el 3 %, sustentado principalmente en la continuidad de las políticas de bonificación tarifaria y en unas perspectivas socioeconómicas favorables para Barcelona y su entorno metropolitano.

En cuanto al servicio del **Teleférico de Montjuïc**, en 2025 **ha alcanzado la cifra de 1,7 millones de pasajeros transportados**, un 17 % menos que el año anterior. Ha sido un año complicado: pese a mantenerse un elevado flujo turístico en la ciudad (unos 30 millones de visitantes, según el Ayuntamiento de Barcelona – Observatorio del Turismo), el menor gasto y las estancias más cortas han condicionado la demanda del Teleférico.

Evolución de los pasajeros del Teleférico de Montjuïc
(miles)



Durante este año 2025, en el servicio de **AMBici** y en el marco de las políticas de fomento de la movilidad sostenible, se ha aplicado una bonificación del 50 % a la tarifa del abono anual, gracias a la subvención del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y del AMB. Paralelamente, se ha incorporado el nuevo abono flexible (1, 2 y 3 días), dirigido a personas usuarias esporádicas y turistas, con viajes ilimitados de hasta 30 minutos por trayecto.

Estas medidas han permitido cerrar el año 2025 con un total de 23.813 suscripciones activas, lo que supone un incremento del 45,3 % respecto al año anterior. El número de usos ha crecido casi un 27,6 % respecto a 2024, al pasar de 1,6 millones de usos del servicio a 2,1 millones de usos en 2025.

Número de suscripciones activas de AMBici

Cierre año 2025	Cierre año 2024	Dif	% Dif
23.813	16.387	7.426	45,3%

Número de usos de AMBici

Cierre año 2025	Cierre año 2024	Dif	% Dif
2.072.475	1.624.668	447.807	27,6%



AMBici ha cerrado el año 2025 con 23.813 suscripciones activas, un incremento del 45,3 % respecto al año anterior.

1.2. Oferta de servicio

Oferta Bus

Coches-km útiles

En lo que respecta a Bus, la oferta ha disminuido ligeramente respecto a 2024, al pasar de 41.304 miles a **40.652 miles de coches-km útiles** recorridos.

Coches-km útiles				
Cifras en miles	**2025**	**2024**	**Diferencia**	**%**
TB	40.652,45	41.303,55	-651,10	-1,6
Metro	97.398,98	97.495,26	-96,28	-0,1

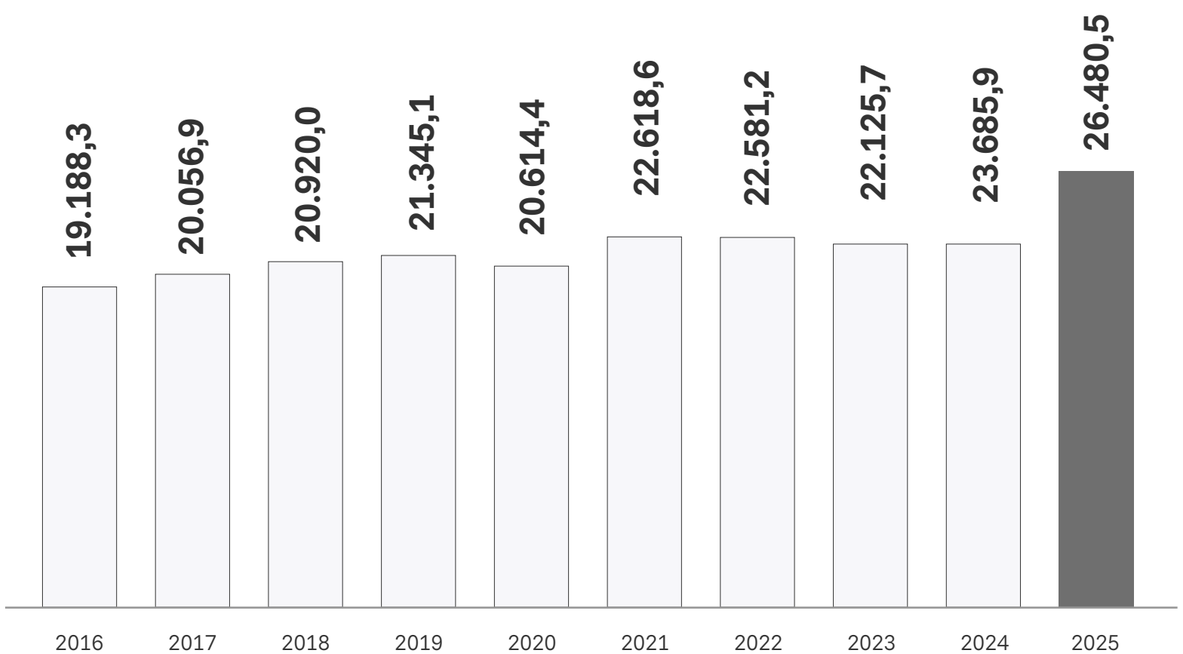
Plazas-km ofertadas

Se han ofertado **3.519 millones de plazas-km**, una cifra que se mantiene en niveles muy similares a los del año anterior (-1,31 %). El ajuste de la oferta ha sido moderado tanto en la red regular de autobús, con una variación ligeramente inferior (-1,12 %), como en el servicio de Bus Turístico, que ha experimentado una adecuación más significativa (-8,22 %) respecto a 2024.
El nivel de cumplimiento del servicio ha mejorado, al pasar del 97,44 % en 2024 al 98,18 % en 2025, lo que refleja una ejecución más eficiente del servicio a lo largo del año, pese a que la oferta programada se ha situado ligeramente por debajo de la de 2024.

Plazas-km ofertadas				
Cifras en millones	**2025**	**2024**	**Diferencia**	**%**
TB	3.518,95	3.565,57	-46,62	-1,3
Metro	22.961,51	20.120,34	2.841,17	14,1
TMB	**26.480,46**	**23.685,91**	**2.794,55**	**11,8**

En 2025, el **número de plazas-km ofertadas en el conjunto de TMB ha sido de 26.480 millones, un 11,8 % superior** al del año anterior.

Evolución de las plazas-km ofertadas en TMB
(millones)



Oferta Metro

En 2025, la oferta de la red de Metro ha alcanzado los **22.962 millones de plazas-km**, con un incremento del 14,12 % respecto al año anterior, gracias a la mayor capacidad de los nuevos trenes, que han permitido absorber los picos de demanda.

En cuanto a las medidas de eficiencia energética, se ha completado el proyecto iniciado en 2022 con la implantación de marchas de eficiencia en la línea 1, como se hizo en las líneas 2, 3 y 5 durante estos años de ejecución del proyecto.

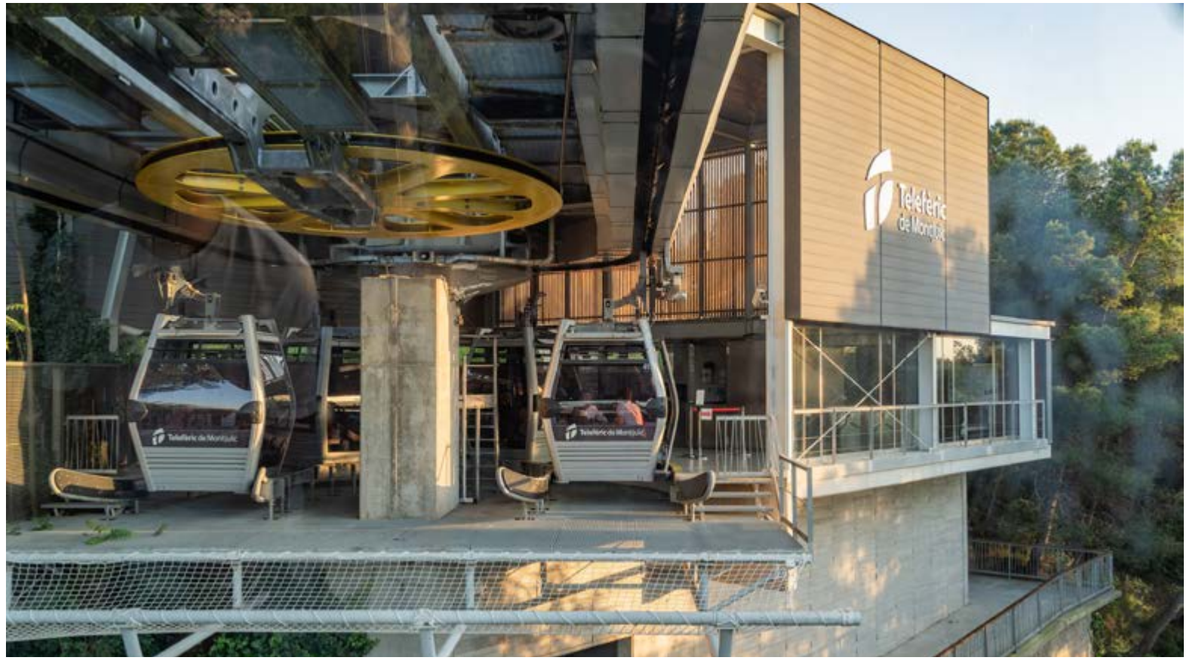
La oferta de coches-km útiles se ha mantenido estable desde el último aumento de septiembre de 2024, con ajustes en horas valle para adaptarse mejor a la demanda (+2,4 % este año). Se ha transferido material rodante de la L3 a la L5 para reforzar esta línea y garantizar la circulación con 38 trenes, como preparación para los incrementos previstos en 2026, y además se han realizado los ajustes técnicos necesarios para garantizar la circulación con 38 trenes. También se prevé reforzar el servicio en horas punta en la L5 y durante los fines de semana en otras líneas.

Por otra parte, desde septiembre se han aplicado ajustes en horas valle en las líneas L1, L2 y L3 para optimizar la oferta y reducir el kilometraje.

La oferta de la red de Metro, en términos de **coches-km útiles recorridos, ha sido muy similar a la del año anterior (-0,1 %), al pasar de 97,5 millones en 2024 a 97,4 millones en 2025**, como resultado del ajuste de la oferta durante las horas valle, del aumento de la capacidad de los trenes y de los cortes de verano en la L4.

Finalmente, con el regreso del FC Barcelona al Camp Nou, se han recuperado los dispositivos especiales con refuerzo de trenes en las líneas L3 y L5 y en las estaciones próximas de Zona Universitària, Palau Reial, Maria Cristina, Les Corts, Collblanc y Badal.







Oferta Teleférico

En 2025, el **Teleférico de Montjuïc ha prestado 3.122 horas de servicio**, lo que representa un -1,6 % respecto al año anterior, que fueron 3.172 horas. La disponibilidad de la instalación ha sido del 98,4 % respecto a la oferta real planificada (3.173 horas). Los motivos de la falta de disponibilidad han sido causas externas (principalmente climatológicas) y causas internas (incidencias técnicas).

Oferta AMBici

En cuanto al servicio de bicicleta metropolitana, **AMBici, se ha cerrado el año con un total de 232 estaciones y un parque de 2.552 bicicletas**, respecto a 2024 supone un incremento del 13,7 % y del 13,2 %, respectivamente.

Número de estaciones de AMBici

Cierre año 2025	Cierre año 2024	Dif	% Dif
232	204	28	13,7%

Número de bicicletas de AMBici

Cierre año 2025	Cierre año 2024	Dif	% Dif
2.552	2.255	297	13,2%

Datos del parque móvil y de la red de Bus

La composición del parque móvil operativo a 31 de diciembre de 2025 era la siguiente:

Datos de la flota a 31 de diciembre de 2025

	N.º de vehículos	
	2025	**2024**
Autobuses estándar	**626**	**620**
Propulsados con gasóleo	69	69
Propulsados con GNC	184	184
Híbridos con motor diésel y eléctrico	120	120
Híbridos con motor de GNC y eléctrico	85	85
Propulsados únicamente con motor eléctrico	124	118
Propulsados con pila de hidrógeno	44	44
Autobuses articulados	**369**	**369**
Propulsados con gasóleo	0	0
Propulsados con GNC	119	119
Híbridos con motor diésel y eléctrico	134	134
Híbridos con motor de GNC y eléctrico	35	35
Propulsados únicamente con motor eléctrico	79	79
Propulsados con pila de hidrógeno	2	2
Autobuses de 2 pisos	**65**	**65**
Propulsados con gasóleo	38	38
Híbridos con motor diésel y eléctrico	27	27
Minibuses (propulsados con gasóleo)	**60**	**60**
Midibuses	**26**	**26**
Propulsados con gasóleo	10	10
Híbridos con motor diésel y eléctrico	16	16
TOTAL FLOTA	1.146	1.140



Resumen de la flota por tipo de combustible

	2025	**2024**
Autobuses propulsados con gasóleo	**177**	**177**
Autobuses propulsados con GNC	**303**	**303**
Autobuses híbridos	**417**	**417**
Híbridos con motor diésel y eléctrico	297	297
Híbridos con motor de GNC y eléctrico	120	120
Autobuses propulsados con motor eléctrico	**203**	**197**
Propulsados con pila de hidrógeno	**46**	**46**
TOTAL FLOTA	1.146	1.140

El parque de autobuses a 31 de diciembre de 2025 estaba formado por 1.146 vehículos, que al cierre del ejercicio tenían una antigüedad media de 8,02 años, ligeramente superior a la del año anterior (7,06 años).

La evolución de la flota durante el ejercicio ha permitido cerrar el año con una flota ambientalmente más limpia (vehículos híbridos, de GNC, eléctricos y de pila de hidrógeno) de **969** vehículos, lo que representa un **84,6 % del total**. Respecto al año anterior, cabe destacar que ha aumentado en 6 el número de vehículos propulsados únicamente con motor eléctrico.

Los principales datos de la red de Bus a 31 de diciembre de 2025 eran:

Datos de la red a 31 de diciembre

	2025	2024
Número de líneas (*)	**104**	**103**
Longitud de la red (*)	**820**	**813,4**
Número de paradas (*)	**2.635**	**2.628**
con marquesina	1.435	1.437
con poste de parada	1.200	1.191
Kilómetros de carril bus	**221,8**	**221,8**

(*) No incluye las líneas especiales de Bus Turístico, el Tramvia Blau ni las áreas de Bus a Demanda.

El 84,6 % de la flota de autobuses es ambientalmente más limpia.



Datos de la red de Metro

Los principales datos de la red de Metro a 31 de diciembre de 2025 eran:

	L1	L2	L3	L4	L5	L9/10 Nord	L9/10 Sud	L11	Funicular	TOTAL
Km	20,2	12,8	17,8	16,5	18,6	10,4	26,1	2,3	0,7	**125,4**
Número de estaciones	30	18	26	22	27	12	23	5	2	**165**
Trenes programados en hora punta	34	20	26	20	37	6 i 4	9 i 5	2	2	**165**
Intervalo de paso en hora punta	3'05"	3'15"	3'28"	3'57"	2'29"	3'02"	2'06" i 5'16" (asimétrico)	7'55"	10'00"	
Velocidad comercial (km/h)	25,3	26,7	25,7	27,4	26	30,7 / 32,1	37,3 / 28,4	19,5	18	

La Línea 11 tiene 3 trenes de 2 coches y el resto de las líneas tienen trenes de cinco coches.
Funicular: 2 trenes de 3 coches.
L9/10 Nord: el intervalo de 3'02" (simétrico) corresponde al tramo común de la L9 Nord y la L10; en los tramos individuales es de 6'04".
L9/10 Sud: el intervalo en el tramo común es de 2'06" y 5'16" (asimétrico), y de 7'22" en los tramos individuales.

La composición del parque móvil operativo a 31 de diciembre de 2025 era la siguiente:

Composición del parque móvil operativo (no incluye el Funicular)

Serie	Motores	Remolques	Total Coches	Total Trenes
2100	60	15	**75**	**15**
5000	180	45	**225**	**45**
6000	56	14	**70**	**14**
7000	104	26	**130**	**26**
8000	96	24	**120**	**24**
9000	232	58	**290**	**58**
500 (*)	3	3	**6**	**3**
Total coches	731	185	916	182 quíntuples
				3 dobles

(*) Los trenes de la serie 500 son dobles.

Además, el Funicular de Montjuïc cuenta con una flota de 2 unidades de tres coches cada una.

La antigüedad media del parque móvil al cierre de 2025 era de 13,37 años, superior a la de 2024, que fue de 12,51 años.

1.3. Sistema de gestión de TMB: mejora de la calidad

TMB ha continuado trabajando en la integración y el mantenimiento de las distintas actividades en el **Sistema de gestión** implantado (ISO 9001, UNE 13816, ISO 14001, ISO 50001 e ISO 45001), mediante un sistema de gestión integrado que permita establecer objetivos alineados con una visión global y facilite la toma de decisiones para garantizar su rentabilidad y fiabilidad, asegurando la conformidad con los requisitos de la clientela y la ciudadanía, los requisitos legales o cualquier otro requisito aplicable o necesario para prestar un servicio ejemplar de movilidad sostenible, eficiente y segura.

En el ámbito del sistema, se ha continuado trabajando en la implantación de los requisitos relacionados con las normas aplicables, profundizando y mejorando aspectos relevantes para la organización y el sistema de gestión.

Se han llevado a cabo diversas acciones destacadas:

- **Reevaluación de Riesgos y Oportunidades (RyOs):** durante este ejercicio, se ha llevado a cabo una revisión integral de los riesgos y oportunidades de la organización, revisando y actualizando el modelo de evaluación. En esta revisión se han integrado los nuevos requisitos de las recomendaciones y directivas relacionadas con la CSRD (Directiva sobre información corporativa en materia de sostenibilidad), incluidos horizontes temporales de planificación a corto (2 años), medio (10 años) y largo plazo (30 años). Esta perspectiva ampliada permite anticipar escenarios de riesgo y oportunidad, garantizando la sostenibilidad y la resiliencia del servicio.
  Se ha realizado una revisión de los RyOs ambientales para adaptarlos a la CSRD (Directiva sobre información corporativa en materia de sostenibilidad).
  Se ha ampliado el modelo para incluir los riesgos y las oportunidades, así como la evaluación de impactos (pasando a denominarse conjuntamente IROs).
  Asimismo, estos IROs se han clasificado en función de los temas de la CSRD.

- **Mejora del marco documental del Sistema de TMB** mediante la revisión y el análisis del estado del marco documental con cada Dirección y la aplicación de acciones de mejora.

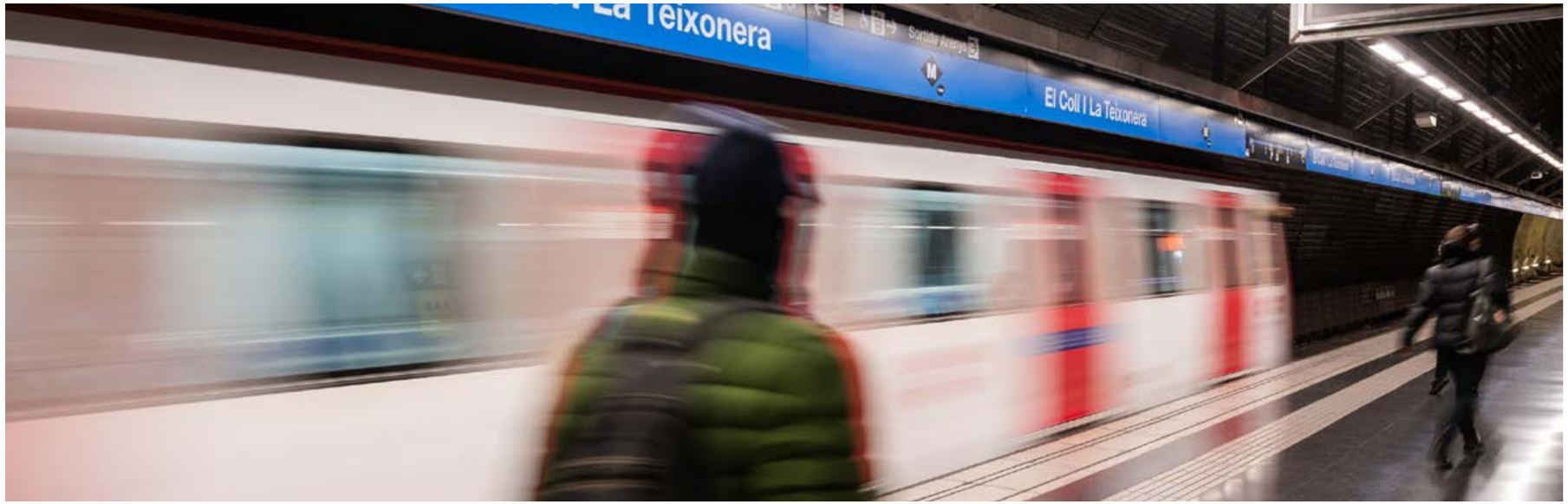
- Establecimiento de **sistemáticas para unificar e integrar los nuevos sistemas de gestión** que la Dirección de TMB decida definir o certificar.

- **Compromisos con terceros:** TMB ha reforzado sus compromisos públicos mediante políticas y cartas de servicios.

- **Mejora de la capacitación del personal** mediante sesiones de formación y orientación para la mejora, tanto en las áreas operativas como entre las nuevas incorporaciones y promociones de TMB. Estas formaciones han tenido como objetivo reforzar los conceptos clave de la calidad del servicio, capacitando al personal para responder a los compromisos adquiridos y garantizar el cumplimiento del sistema de gestión.

- **Mejora de las herramientas de gestión** mediante el mantenimiento y la mejora de la gestión de las herramientas corporativas para la implantación del sistema de gestión. Se mantienen las herramientas de Gestión Documental y de Gestión para la Mejora.

- **Mantenimiento y mejora del Sistema** mediante el apoyo a las áreas en la aplicación de sus requisitos y la realización de auditorías internas y externas, renovando las certificaciones actuales. Se mantiene un acompañamiento continuo a las áreas para asegurar la aplicación y el cumplimiento de los requisitos del sistema.



Mantenimiento y ampliación de los sistemas de gestión

En 2025 se ha llevado a cabo, por cuarto año consecutivo, una **auditoría interna integrada** que permite abarcar todas las normas de referencia. En el proceso de auditoría se comprueba el estado de idoneidad de todas las actividades de la empresa.

Asimismo, se ha validado el sistema de gestión mediante la **auditoría externa** realizada por la entidad acreditada Applus en el mes de noviembre, renovando las certificaciones de calidad del servicio, de acuerdo con las normas ISO 9001 y UNE 13816, y de seguridad y salud en el trabajo (ISO 45001). Paralelamente, se ha ampliado el alcance de las certificaciones en **gestión ambiental (ISO 14001) y gestión energética (ISO 50001)** a las líneas L4 y L11 de metro. Estas certificaciones ponen de manifiesto el firme compromiso de la Dirección y de toda la organización con la seguridad de las personas, la calidad del servicio, la protección del medio ambiente y el uso responsable de la energía.

Calidad del servicio

La carta de servicios es el documento en el que se recogen los compromisos adquiridos en los ámbitos de la eficacia y la calidad, así como en materia de sostenibilidad y prestación de nuestros servicios (Cartas de servicio de TMB). También se incluyen los mecanismos de participación de la ciudadanía y de las personas usuarias para la mejora del servicio. Estos se estructuran de acuerdo con las siguientes familias de atributos: Servicio ofertado, Puntualidad y regularidad, Accesibilidad, Atención al cliente, Información, Confort y seguridad, y Respeto por el medio ambiente y contribución al desarrollo sostenible.

Nuevos retos y futuro del sistema de gestión integrado

TMB continúa trabajando en la ampliación del alcance del sistema de gestión global y en la integración de todas las políticas y/o requisitos que la Dirección considera de vital importancia, como son:

- **Gestión de riesgos y oportunidades alineada con la sostenibilidad:** se refuerza la estructura de gobernanza para mejorar la trazabilidad del sistema con la materialidad y las directivas de sostenibilidad. Esta alineación estratégica permite fortalecer la adaptación de TMB a las exigencias del contexto actual y futuro.

- **Mantenimiento del marco documental del Sistema de gestión de TMB,** continuando con el impulso, junto con las direcciones, de la actualización del marco documental para garantizar la vigencia de los documentos.

- Introducción de nuevas herramientas y sistemáticas para la **mejora del sistema por procesos**, con el fin de optimizar los procesos, facilitar la gestión integrada y mejorar la eficiencia operativa.

- **Gestión ambiental y energética:** las líneas de metro L3, L4 y L11 están certificadas en gestión ambiental y energética, y está prevista la ampliación del Sistema de Gestión ISO 14001/50001 al resto de líneas de metro, consolidando así el compromiso de TMB con la sostenibilidad ambiental y la mejora continua de la eficiencia energética.

02

Apuesta por la innovación

TMB participa igualmente en proyectos europeos de investigación, innovación y desarrollo, con el objetivo de fomentar sinergias y el intercambio de conocimientos con otras organizaciones del sector. Esta colaboración refuerza la alineación de las iniciativas estratégicas con la misión corporativa y contribuye a impulsar mejoras continuas en la prestación de los servicios a la ciudadanía.

TMB colabora en proyectos europeos para innovar, compartir conocimientos y mejorar continuamente sus servicios.





2.1. Novedades y mejoras en el servicio

A lo largo del ejercicio se han desarrollado diversas novedades y mejoras tanto en la red de Bus como en la red de Metro y en el ámbito de TMB, entre las que cabe destacar las siguientes:



2.1.1. Novedades y mejoras en Bus

Plan de Sostenibilidad de la flota de Bus

Este plan se desarrolla en los apartados 8.3 y 8.4 del Estado de Información No Financiera e Información sobre Sostenibilidad.

Mejora de la experiencia del cliente en la red de Bus

› Proyecto European Bus Rapid Transit 2030 (EBRT2030)

Transports de Barcelona, SA participa, como miembro del consorcio de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), en el programa EBRT2030, subvencionado por la Comisión Europea y adjudicado el 20 de julio de 2022.

En Barcelona, el proyecto se centra en incrementar las prestaciones de la actual línea H12 (Gornal/Besòs Verneda) hasta convertirla en un BRT urbano operado íntegramente con autobuses eléctricos. Para alcanzar los objetivos planteados, se han desarrollado diferentes actuaciones que pueden agruparse en tres bloques principales:

- **Electrificación completa de la línea con autobuses eléctricos articulados.** Para hacerlo posible, se instaló una infraestructura de recarga que garantiza la operatividad del servicio. Además, se implantarán sistemas de carga inteligente (smart charging) en las cocheras.
- **Mejora de la regularidad de la línea.** La estrategia de prioridad semafórica destaca como la única que permite a los autobuses recuperar el intervalo objetivo sin incrementar los recursos necesarios ni generar molestias a los pasajeros. Podrá aplicarse gracias a la conexión entre el Centro de Control de Bus y el Centro de Gestión de la Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona y hará posible, entre otras medidas de regulación, la activación de la prioridad semafórica a demanda.
- **Mejora de la experiencia de viaje de los pasajeros**, incrementando la fiabilidad del servicio mediante algoritmos de mantenimiento predictivo y el ajuste óptimo entre la oferta y la demanda gracias a modelos de predicción en tiempo real. Además, se mejora la información a bordo con los nuevos Paneles de Información al Usuario, que ofrecen información sobre el servicio, incidencias, desvíos, llegada de los próximos autobuses, tiempo hasta las siguientes paradas, etc.



Durante el año se han completado las pruebas de integración entre los sistemas de IDIADA y ETRA, garantizando la comunicación necesaria para que el autobús pueda solicitar y obtener estrategias de priorización en los cruces más críticos. Paralelamente, se ha trabajado intensamente en la mejora de la predicción del instante de paso del vehículo, un elemento clave para que las actuaciones semafóricas sean eficaces y no generen externalidades negativas en el resto del tráfico.

› Proyecto de implantación del sistema de videovigilancia embarcada

La videovigilancia embarcada, implantada en toda la flota, ha entrado en una fase de explotación madura. Esta explotación se ha orientado a dos vertientes: por una parte, el uso operativo y de apoyo a los cuerpos de seguridad; por otra, la evolución de los algoritmos de IA para el recuento de personas, con especial atención a la heterogeneidad de la flota y a la adaptación de los modelos a escenarios de alta ocupación.

› Proyecto de mejora del sistema de información al usuario (SIU)

En cuanto a la información al cliente, el Sistema de Información al Usuario (SIU), con pantallas de alta capacidad, ha seguido un proceso de coordinación global para perfeccionar los contenidos, la ergonomía visual y la integración con fuentes en tiempo real. El objetivo es que las personas usuarias reciban información más completa e intuitiva, reduciendo la incertidumbre en el interior del vehículo y alineando la narrativa multimedia con criterios de accesibilidad.

› Barcelona Innova Lab Mobility (BILM)

Barcelona Innova Lab Mobility (BILM) es una iniciativa conjunta de Fira de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y Bithabitat, con el apoyo de EIT Urban Mobility. En el congreso Tomorrow Mobility 2023 se presentaron las dos propuestas ganadoras del reto **«Cómo mejorar la red de autobuses de la ciudad de Barcelona»**, lanzado por BILM y TMB:

- **Buspas:** un poste de parada inteligente alimentado con energía solar, con una pantalla de tinta electrónica en color que ofrece información dinámica, recuento de pasajeros, determinación del tiempo de espera y mensajes sonoros para personas con dificultades visuales.
  Se han definido quince emplazamientos representativos y se han concretado las necesidades de integración con los sistemas de información, lo que ha permitido iniciar la recopilación de datos para evaluar patrones de llegada, tiempos de espera y oportunidades de mejora en la regulación.
  Desde el mes de octubre y hasta finales de año se ha llevado a cabo el entrenamiento del sistema de inteligencia artificial de tratamiento de imágenes, adaptándolo al entorno de cada parada, al tiempo que se perfecciona el diseño de la plataforma de visualización de datos.
  La prueba piloto estará activa durante 12 meses.
- **Hayden:** cámaras instaladas en el interior del autobús para detectar ocupaciones indebidas del carril destinado al transporte público o de las paradas de autobús y registrar la velocidad comercial. Esta propuesta se materializó con la instalación de dispositivos en cuatro vehículos.
  La prueba piloto finalizó en agosto y los resultados obtenidos son muy satisfactorios en cuanto a la fiabilidad y el interés de los datos, desde el punto de vista de la obtención de información clave sobre la velocidad comercial, el número y la distribución de los incidentes de invasión del carril bus, etc.
  Durante 2025 se ha constatado la eficacia técnica del sistema, con una correcta detección de patrones y situaciones, la ofuscación automática de imágenes y la exportación de datos de impacto.



Reingeniería organizativa y de los procesos operativos de Bus

- Dando continuidad a la prueba piloto iniciada el año anterior, a principios de este año ha finalizado la puesta en servicio de la totalidad del sistema de Gestión del Lanzamiento del Servicio y Punto de Información al Conductor (GLS-PIC), con la instalación de los 13 tótems en las 3 cocheras (Horta, Triangle y Zona Franca) y 3 campas (Campa ZF Port, Campa 114 ZF y Campa 40 ZF).

- La herramienta de elección, basada en la GenTMBApp, se ha mejorado para poder incorporar otros modelos de elección: suplentes, vacantes, descanso, etc. La elección de vacantes por parte del personal suplente y la ejecución de la campaña han registrado una participación digital del 96,36 % (sobre 933 solicitudes). La mejora del modelo consolida un proceso más transparente, eficiente y centrado en la experiencia del personal de conducción.

- En el marco de la digitalización del negocio de Bus y del proceso de transformación del parte horario, se ha extendido a toda la flota de Bus una nueva versión del software del Sistema de Información al Conductor (SIC) y del Localizador Embarcado, con el fin de mejorar las indicaciones al personal de conducción en las tareas de toma de servicio (desde la cochera hasta el inicio del servicio) y de regreso al depósito al finalizar el servicio.

Planes de mantenimiento de la flota

Siguiendo la línea estratégica del Área de Mantenimiento, los distintos departamentos están adaptando los planes de mantenimiento, con el objetivo, por una parte, de adecuarlos a las nuevas tecnologías embarcadas en la flota de autobuses y, por otra, de implantar un modelo de mantenimiento preventivo/predictivo.

El **Taller Central** ha desarrollado el proyecto identificando los equipos sujetos a reparación de segundo nivel, lo que, por una parte, aportará eficiencia económica respecto a la adquisición de un equipo nuevo y, al mismo tiempo, reducirá el tiempo de inmovilización del vehículo en los talleres de Material Móvil. Entre las líneas de reparación internalizadas, cabe destacar las rampas para PMR, el motor de tracción eléctrico, *Caixa contractors* de vehículos eléctricos/híbridos y los compresores neumáticos eléctricos.

Desde IMTEC, para ofrecer un servicio de mantenimiento de segundo nivel, se ha elaborado un cuadro de mando para el análisis de la actividad de mantenimiento, con dos líneas de análisis: el comportamiento en tiempo real de los equipos embarcados en el autobús y la eficacia de la reparación interna por parte del personal técnico.

Desde la Oficina Técnica del Área de Mantenimiento se han desarrollado diversos proyectos para los talleres de mantenimiento. A continuación, se citan algunos de ellos:

- **Digitalización de procesos:** se ha añadido al parte horario digital un campo en el que se localiza un autobús averiado y se indica la situación de su garantía. También se ha publicado en la intranet el espacio de SharePoint del Área de Mantenimiento, donde se proporciona información relevante de cada uno de los departamentos que integran el área. Asimismo, ha sido necesario crear un registro de los nuevos componentes/equipos que permita identificar y facilitar la trazabilidad de su comportamiento.

- **Eficiencia operativa:** seguimiento de la disponibilidad, la formación y la tasa de actividad del personal de Material Móvil.

- **Información operativa y analítica:** identificación de la rentabilidad de las líneas de reparación y migración de informes. Ha finalizado la primera fase de elaboración del cuadro de mando del Taller Central.

Proyecto Mantenimiento 4.0

El mantenimiento 4.0 consiste en disponer de una visión integral y centralizada basada en la recopilación, el análisis y la sistematización de los datos, lo que permite detectar las averías de forma proactiva y minimizar su impacto durante el servicio.

La evolución hacia el Mantenimiento Predictivo se basa en tres líneas de actuación:

- **Telemetría:** el proyecto se inició en 2017, cuando se instalaron los sensores y el protocolo para acceder a los datos del autobús (FMS) embarcado en una flota objetivo de 400 autobuses, que irá aumentando hasta alcanzar el hito de 1.150 autobuses monitorizados a finales de 2026. Como continuación de este proyecto, se ha abordado el análisis de las variables monitorizadas en tiempo real, que consiste en analizar los datos para establecer los umbrales mediante patrones o algoritmos. Actualmente, se está desarrollando la segunda fase del proyecto, que consiste en establecer estos patrones o algoritmos en las distintas variables de los sistemas incorporados en los autobuses, ordenados por tipo de tecnología.

  Los próximos pasos en la evolución de la telemetría son, por una parte, continuar trabajando en la definición del estándar de publicación según la tecnología del vehículo y, por otra, seguir trabajando en la definición de los patrones y algoritmos de las variables objeto de estudio.

- **Monitorización en tiempo real:** permite tomar decisiones durante el servicio.

- **Monitorización en diferido:** análisis de datos para detectar desviaciones antes de que se produzca la avería.

El mantenimiento 4.0 permite detectar las averías de forma proactiva y minimizar el impacto durante el servicio.

Plan de Limpieza y desinfección de la Flota de Bus

La limpieza y la desinfección de los autobuses siguen siendo una de las prioridades. Cabe destacar la acreditación oficial de las redes de TMB, Metro y Bus, mediante el certificado Applus, en lo relativo a la aplicación de los protocolos y procedimientos de limpieza, desinfección y control, así como de organización y atención al cliente.

Plan de Limpieza y desinfección de edificios e instalaciones

Con el objetivo de mantener unas condiciones higiénicas óptimas para las personas usuarias y el personal, tanto en las cocheras como en las oficinas, se aplican los protocolos de frecuencia de limpieza y se refuerzan las actuaciones en las zonas de gran afluencia y en las nuevas instalaciones.



Infraestructura de Bus

Durante el año se ha puesto en marcha la siguiente infraestructura eléctrica (en las cocheras y en ruta):

- Inicio de las obras para la implantación de 63 nuevos cargadores eléctricos de 150 kW en **Triangle**.
- Inicio de las instalaciones para la puesta en funcionamiento de 17 cargadores eléctricos y de las obras de conexión entre la Línea 3 de metro y la cochera de Horta para electrificar la nueva flota que llegará en los próximos años.
- Puesta en funcionamiento de los primeros 41 cargadores eléctricos de 150 kW en **Zona Franca**, con un centro de transformación redundante.
- Tanto en la cochera de Triangle como en la de Horta se han puesto en funcionamiento 3 pasarelas de mantenimiento para facilitar el mantenimiento de la parte superior de los autobuses.

En la nueva cochera verde de Zona Franca

- Se ha redactado el nuevo proyecto del aparcamiento en Llobregat.
- Se han iniciado las obras de ampliación y modernización del suministro de gas, en las que se han sustituido los 6 antiguos compresores por otros nuevos.
- Durante todo el año se ha avanzado en las obras del nuevo taller A y del edificio de oficinas.

Planes de mantenimiento de instalaciones

Para garantizar la operatividad, la seguridad y la disponibilidad de las instalaciones, incluida la gestión de riesgos ante situaciones críticas como apagones generales. Las principales actuaciones desarrolladas este año están relacionadas con:

- La revisión y ampliación del mantenimiento preventivo, incluidos los cargadores eléctricos.
- La implantación de protocolos de seguridad en la ejecución de trabajos.
- El mantenimiento predictivo basado en la monitorización SCADA.
- La definición de equipos críticos conectados a un grupo electrógeno.
- Los protocolos para garantizar las comunicaciones internas (radio TETRA).
- La plataforma de Gestión Inteligente de Recarga (*Smart Charging*), que monitoriza en tiempo real los procesos críticos de recarga, optimiza la energía y gestiona la carga según el SOC, la hora de salida y las prioridades.





2.1.2. Novedades y mejoras en Metro

Renovación de trenes

Durante el primer semestre de 2025 se ha completado la puesta en servicio de la última unidad s7000 para finalizar el contrato de adquisición de 50 trenes, cuya contratación se inició en 2019, con el objetivo de sustituir los trenes de la L1 y la L3 afectados por amianto y ampliar la oferta de las líneas convencionales.

El 31 de julio se inició la licitación para adquirir **39 trenes** destinados al **tramo central de la L9 y al plan de mejora de la oferta.**

En 2019 se firmó el contrato de remodelación de 12 trenes de la serie 2100 para la línea 4, que se completó en 2024. Paralelamente, se adjudicó la remodelación de 3 trenes más de la serie 2100 para completar la totalidad de la flota de esta serie de la L4, la primera de las cuales se entregó en diciembre de 2025.

Asimismo, durante 2025 se ha llevado a cabo la adaptación de 2 unidades de la serie 5000 que circulaban por la L3 para que pudieran prestar servicio en la L5.

Las mejoras de las infraestructuras son:

- **Renovación de vía de la Línea 4:** renovación de 3.200 metros de vía doble entre Maragall y Trinitat Nova, de acuerdo con el plan de renovación previsto, que incluye la corrección de vibraciones. Renovación de 2 diagonales, 1 escape y 1 bretelle. Se instaló una nueva diagonal delantera en la estación de Maragall, se renovó el sistema de lubricación del carril y se renovó el cable de 25 kV en la zona afectada.Ejecución con corte del servicio durante los meses de julio y agosto.

- **Renovación de aparatos de vía en Urquinaona L4 (obra de ICAT):** se interrumpió el servicio del 6 al 8 de diciembre para instalar la parte central de la diagonal de Urquinaona en el marco de las obras de Communications-Based Train Control (CBTC).

- Se han completado los 11 tramos previstos en el **Plan de Vibraciones 2024**, con actuaciones que han incluido: instalación de sujeciones de tipo M3H, sustitución de sujeciones ADHK25 por sujeciones ADHK7 de muy baja rigidez, renovación de gomas de bloque Tranosa y sustitución de suelas M3H.

- Mejora del **drenaje en Drassanes, Línea 3.**

- Renovación de los engrasadores de carril de la Línea 2 (tramo Tetuan–Bac de Roda), instalación de un nuevo sistema de engrasadores con instalación eléctrica independiente en los tramos de Paral·lel, Sant Antoni, Universitat, La Pau, Verneda, Artigues/Sant Adrià y Sant Roc.

- **Renovación de sujeciones** L10N Gorg–La Salut y L9S Collblanc–Zona Universitària L9 (Sant Ramon).

- **Actuación en el tramo Artigues/Sant Adrià–Badalona:** con el objetivo de resolver problemas estructurales en la losa del tramo comprendido entre Artigues/Sant Adrià y Sant Roc, así como en el desvío a la vía 4 de Pep Ventura, lado Badalona, se ejecutaron las siguientes actuaciones:

  - Renovación integral de la diagonal de Artigues/Sant Adrià y renovación de 700 metros de vía con traviesas STEDEFF mediante sujeciones DFF/ADH, para mejorar las condiciones mecánicas y homogeneizar la rigidez de la vía a lo largo del tramo.

  - Mejora del sistema de drenaje central en el acceso al pozo de bombas de achique de Gorg y de la diagonal de Gorg, para mejorar el flujo laminar y la capacidad de drenaje superficial y evitar la inundación de las cajas del motor de agujas de la diagonal de Gorg.

  - Impermeabilización de las salas técnicas de la estación de Gorg.

  - Renovación integral del aparato de vía de acceso a la vía 4 de estacionamiento de Pep Ventura, lado Badalona, y trabajos de impermeabilización de la zona de la caja del motor de agujas y del sistema de drenaje.



De cara a **2026**, destacan diversas actuaciones de renovación previstas:

- L1 Mercat Nou-Espanya: instalación de un nuevo escape y desvío. Asimismo, se aprovechará para renovar las vías del interior del Taller de Santa Eulàlia y la catenaria del patio de vías. Se mejorará la ventilación del taller de Hospital de Bellvitge (julio y agosto de 2026).

- Renovación de agujas en los aparatos de vía de Fondo y Gorg L9 (a partir de febrero de 2026). Incluye la reparación de sujeciones en diversos puntos de L9 Nord que se ha llevado a cabo durante 2025 (obra de ICAT).

- Mejora de las vibraciones en el Taller de Vilapicina; renovación de parte del aparato de vía y de las vías 9 y 10 de Vilapicina.

- Instalación de una bretelle en Maresme-Fòrum dentro del ámbito de las obras del CBTC (obra de ICAT).

- Fase II de la renovación de piezas de las sujeciones DFF-T. Fecha prevista de inicio: segundo trimestre de 2026 (obra de ICAT). Trabajos que se ejecutarán en L9 y L10 Nord. En la fase I se finalizaron los tramos críticos y con pernos seccionados. En la fase II está previsto renovar las piezas en los tramos en curva no críticos.

- Nueva base de mantenimiento de Triangle Ferroviari. Inicio previsto en marzo de 2026.



› Obras de rehabilitación en estaciones

Este año ha finalizado la remodelación de las bases de operaciones de Santa Eulàlia, Tarragona, Paral·lel y Trinitat Nova L4. Se encuentran en fase de ejecución de obras las de Zona Universitària L3 y Selva de Mar, y en fase de proyecto las de Fondo, Badalona Pompeu Fabra, Trinitat Nova L3 y Arc de Triomf.

› Otras actuaciones y obras para mejorar y renovar las infraestructuras

- Se remodeló el espacio de Catalunya L1 para albergar la sala de simuladores y las dependencias de operaciones (COL L1 y L3).

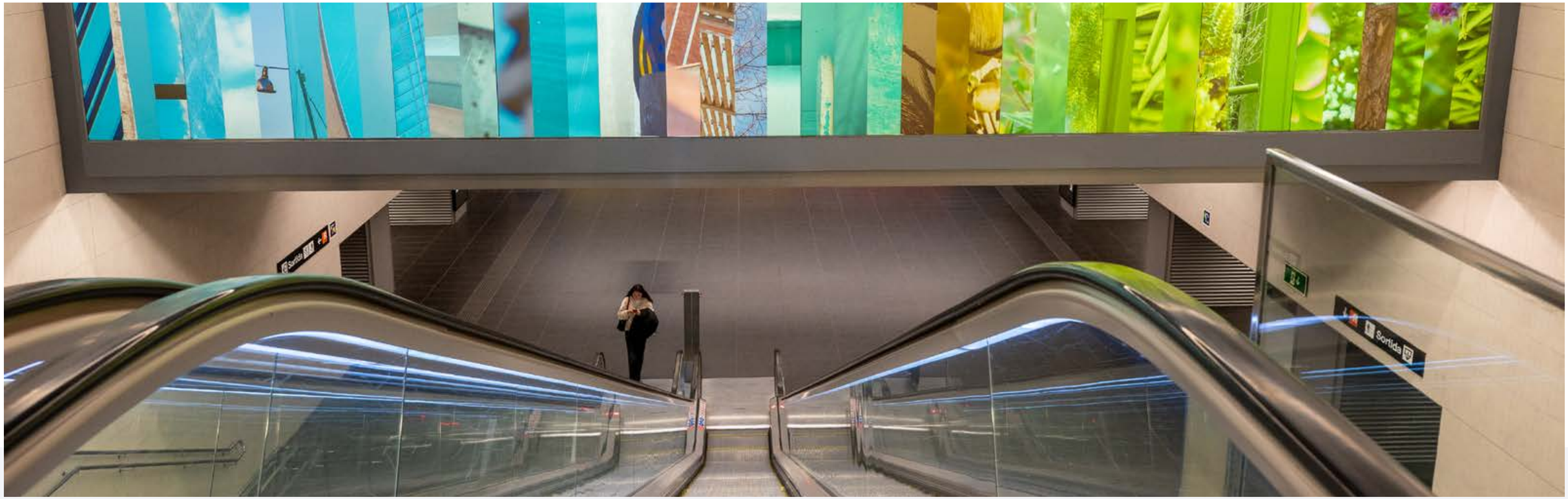
- Se ha ampliado el almacén de MML2 en Triangle Ferroviari.

- Se ejecutaron diversas actuaciones en el taller de Sagrera, entre las que destacan el foso para el nuevo torno de ruedas, los nuevos aparatos de vía de entrada al taller, la instalación de la prensa de calado de ruedas y el traslado y la instalación de una nueva puerta del taller.

- Del 3 de febrero al 2 de marzo se interrumpió el servicio para realizar el mantenimiento anual del Funicular y del Teleférico de Montjuïc, cumpliendo todos los protocolos y pruebas asociados de acuerdo con la normativa del transporte por cable.

- Desde el 20 de octubre, y con una duración estimada de 5 meses, el Funicular no prestará servicio para conectar el nuevo colector de aguas de la calle Vila i Vilà. Se aprovechará este periodo para llevar a cabo actuaciones en la infraestructura del túnel y distintas actuaciones en los trenes del Funicular.

- Durante 2025 se ha ejecutado la infraestructura y las instalaciones de las nuevas dependencias para el personal del Funicular y del Teleférico.



En cuanto a los **proyectos de futuro más destacados**, cabe señalar los siguientes:

- Continuar las obras de la base de mantenimiento de vía y catenaria en **Triangle Ferroviari**.
- El proyecto de **nuevos estacionamientos en Triangle Ferroviari** para disponer de espacio para los nuevos trenes que deben incorporarse a la L2 y la L4, así como para que se pueda acceder a todos los estacionamientos con ATP.
- Depuración de las funcionalidades de los telemandos de energía y de estaciones de la L9.
- Implantación de los telemandos de instalaciones fijas de las líneas convencionales durante 2026.
- Desmantelamiento del túnel de lavado de Santa Eulàlia para convertirlo en un nuevo túnel de soplado. Las obras se iniciaron en abril y está previsto que finalicen a mediados de 2026.
- Actuaciones de PRL en los talleres de la L9.
- Teleférico: se llevarán a cabo distintas actuaciones en las estaciones del Teleférico para prolongar su vida útil, y está previsto sustituir la iluminación por tecnología LED y renovar las dependencias actuales.

2.2. Proyectos de innovación, investigación y desarrollo

Además de los proyectos y mejoras mencionados anteriormente, a lo largo del ejercicio se ha llevado a cabo un conjunto de actuaciones e iniciativas vinculadas a la innovación, la transformación digital y la investigación y el desarrollo, con una visión centrada principalmente en la clientela, la mejora del servicio y la transformación digital, entre las que destacan:

En el ámbito tecnológico/operativo de Bus:

- Migración de las 5 zonas a la nueva plataforma de Bus a Demanda de Spare.

- Integración de la **monitorización de la generación fotovoltaica (400 kW) de la cochera de Horta en el SCADA-BUS**. Esta instalación genera, durante muchos momentos del día, prácticamente toda la energía que consume la cochera de Horta.

- **Adaptación del software PPSTB** para incorporar los nuevos colectivos CSOP (Mandos de Apoyo a la Operación) y COP (Mandos de Operación), con sus funciones y responsabilidades definidas por la compañía.

- **Migración al sistema SAP RR. HH. Gestión del tiempo**, eliminando el anterior y simplificando el entorno tecnológico.

- **Migración del sistema de Telecontrol de Infraestructuras BUS/TMB (SCADA-BUS-TMB) a una nueva versión**, eliminando riesgos de obsolescencia. Esto ha permitido mejorar las prestaciones técnicas y funcionales de la plataforma, lo que se ha traducido en una mejora de la gestión de las infraestructuras.

- Avance en el **análisis inteligente del vídeo embarcado** (80 % de la flota).

- Puesta en producción del software de monitorización en tiempo real de las validadoras de títulos de transporte sin contacto, con la previsión de incorporar las validadoras del sistema EMV en la siguiente fase.



En el ámbito tecnológico/operativo de Metro:

- **Finalización del proyecto de Evolución de los Paneles de Información al Pasajero (INP):** financiado con fondos europeos Next Generation, a lo largo de 2025 se ha completado el despliegue en las estaciones de la red convencional de Metro (en los andenes, vestíbulos y pasillos de enlace).

- **Habilitación del pago con tarjeta bancaria *contactless*** (móvil y tarjetas) en 270 máquinas de venta automática.

- **Implantación del Billete Sencillo en formato T-mobilitat** en toda la red de Metro, paso imprescindible para eliminar el formato magnético en 2026.

- Actuaciones técnicas mínimas en las máquinas actuales para superar la obsolescencia y prolongar su vida útil hasta la puesta en servicio de las nuevas máquinas distribuidoras de títulos.

Digitalización de procedimientos:

- Proyecto de digitalización de la gestión de los **descansos de los Agentes de Atención al Cliente (AAC)** durante la prestación del servicio, que incluye la solicitud por parte del AAC, la validación por parte de su responsable y la monitorización del descanso en las herramientas de gestión del servicio.

- Mejoras en la gestión del **mantenimiento preventivo en movilidad** (el 70 % de las órdenes de trabajo ya se gestionan en este entorno).

- **Centralización de la información sobre trabajos con amianto** en un único entorno, con la información catalogada y clasificada, y con soporte para el ciclo de vida de los distintos contenidos.



En el ámbito tecnológico de marketing y clientes:

- Se ha finalizado el proyecto de venta desasistida de títulos del Barcelona Bus Turístic (BBT) a bordo.
- Se ha adaptado el gestor de alteraciones del canal BBT, accesible tanto desde la página web como desde el Punto de Información al Usuario.
- Se han renovado todos los equipos de venta de títulos en entornos de movilidad para el personal de venta del Barcelona Bus Turístic (BBT), que incorporan la funcionalidad de pago con tarjeta de crédito, mejorando la velocidad, la seguridad, la autonomía y las prestaciones.
- Nueva versión del sitio web de comercio electrónico para no residentes, con mejoras funcionales, de registro de usuarios, de rendimiento y, sobre todo, de seguridad.
- Se ha habilitado el pago con Bizum en los canales digitales (TMBApp y portal de Tickets), un nuevo método de pago que complementa los ya existentes (tarjeta de crédito, Apple Pay y Google Pay).
- Se ha puesto en servicio un modelo analítico de ventas y recaudación.
- Se ha implantado una nueva pasarela de pago y nuevos datáfonos en el Teleférico.

En el ámbito de la digitalización, cabe destacar:

- La migración tecnológica a una nueva aplicación de evaluación del desempeño, con mejoras significativas en la usabilidad y la optimización de todo el proceso.
- La generación de datos para alimentar la aplicación VullAnar y los canales OpenData, que permiten integrar la información sobre los cortes de las líneas de Metro L1 y L2 y los correspondientes servicios de autobús lanzadera que ofrecían cobertura.

En el ámbito de la obsolescencia, destacan:

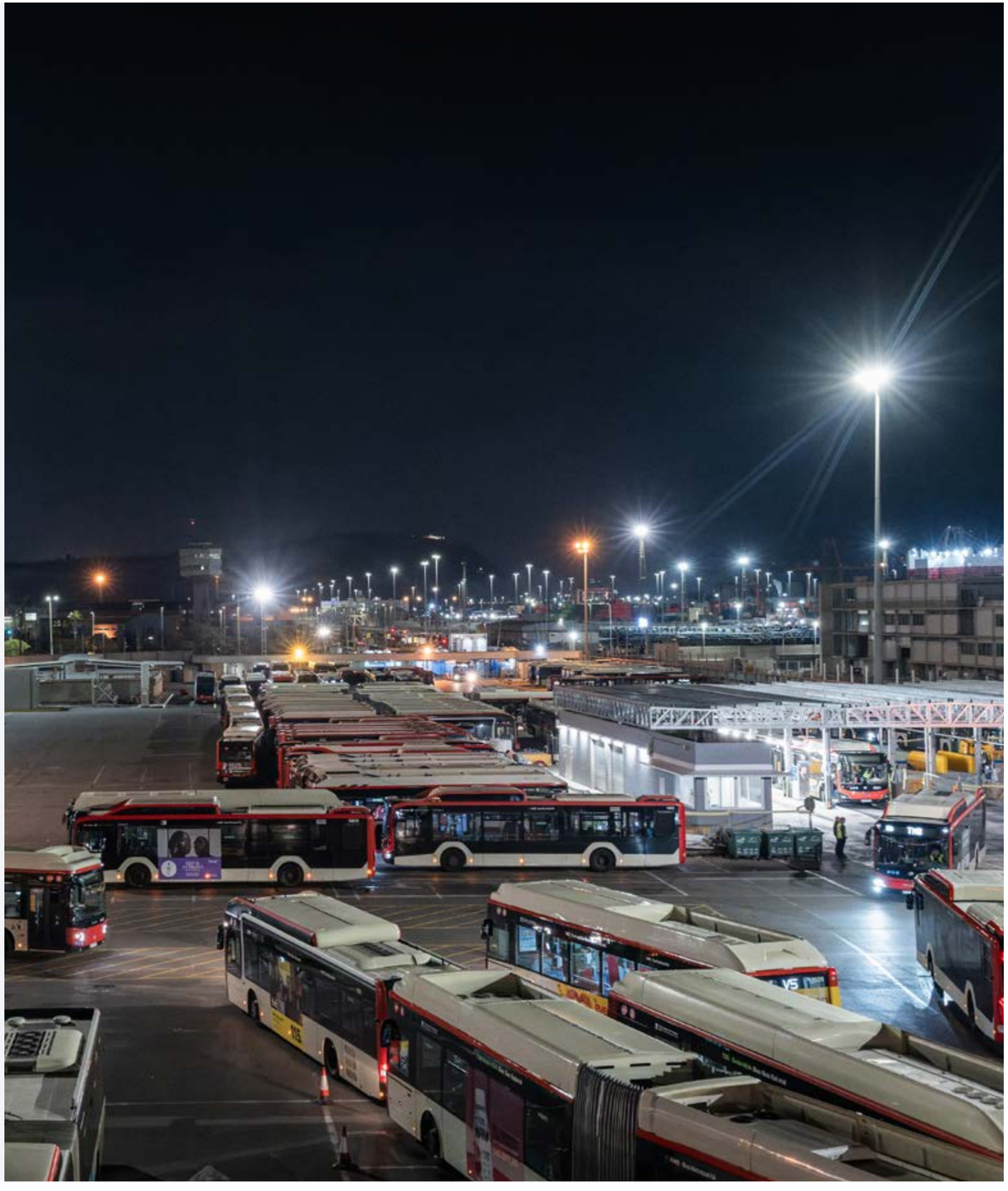
- La migración del gestor documental SAP OpenText, lo que ha permitido habilitar nuevas iniciativas necesarias para introducir mejoras en los módulos existentes.
- La retirada de los sistemas Natural e Informix por obsolescencia.

En el ámbito tecnológico de la ciberseguridad, destacan:

- El inicio del nuevo contrato del SOC (Centro de Operaciones de Seguridad): amplía sus funciones respecto al anterior para adaptarse a las nuevas necesidades surgidas en el ámbito de la ciberseguridad.
- El despliegue de soluciones de protección persistente de la información corporativa. Se ha prestado apoyo al departamento del Canal Ético (Buen Gobierno) para proteger y cifrar los expedientes de este canal, tanto los expedientes cerrados como aquellos que se encuentran en fase de investigación y análisis.
- Las tareas de identificación y gestión de activos digitales (vigilancia, abuso de marca, suplantación de identidad y ciberestafa).
- Certificación ENS completada para los 24 servicios previstos (11 servicios del negocio de Bus, 8 del negocio de Metro y 5 de Negocio Corporativo). Actualmente, hay un total de 43 servicios en proceso de certificación.

En cuanto a las **actuaciones más relevantes previstas para 2026**, cabe destacar las siguientes:

- Extensión del análisis inteligente de vídeo a toda la flota de Bus.
- Inicio de la contratación del nuevo SAE de Bus, que proporcione las funcionalidades de negocio y los requisitos tecnológicos de este sistema crítico.
- Evolución de los sistemas embarcados y telemetría completa de la flota de Bus (2026-2027). Esto mejorará notablemente la detección y la atención de incidencias, y será un elemento esencial para disponer de un sistema de mantenimiento predictivo de la flota de Bus.
- Inicio de la primera fase del proyecto de nuevas máquinas de venta DA. Estas nuevas máquinas deberán incorporar todas las necesidades derivadas de la implantación del proyecto T-mobilitat, además de las nuevas funcionalidades que se determinen.
- Plan de choque para superar la obsolescencia de los pasos de validación de las estaciones de Metro de las líneas convencionales.
- Eliminación definitiva del formato magnético en la expedición y validación de títulos de transporte.
- Aumento de la implantación de la factura electrónica con los proveedores de TMB.
- Se llevará a cabo el procedimiento de Consulta al Mercado para encontrar una solución para la herramienta de gestión de PRL y Salud Laboral.
- Inicio de la migración del ERP (*Enterprise Resource Planning* – Planificación de Recursos Empresariales) actual a SAP S4 para todos los ámbitos de gestión empresarial.



Innovación corporativa y transformación digital

La innovación y la transformación hacia un mundo digital son palancas indispensables para situar a TMB a la vanguardia de la movilidad urbana, inteligente, integradora y sostenible.

Durante 2025 se han llevado a cabo iniciativas de cocreación como las siguientes:

› Cocreación con mandos intermedios

Durante octubre de 2025, como objetivo estratégico compartido con la Dirección de Organización y Personas, se celebraron diversas sesiones de cocreación con mandos intermedios de las áreas de Bus y Metro, con el objetivo de reforzar su papel en la operativa diaria e impulsar la innovación interna, garantizando una visión plural y transversal de los retos del puesto.

Las sesiones han fomentado el diálogo abierto, el intercambio de experiencias y la identificación conjunta de problemas y soluciones. Los resultados obtenidos permiten disponer de un mapa de retos e iniciativas relevantes que podrán activarse en los próximos meses, una vez validados por el Comité Decisor.

› Cocreación con universidades

U4Impact: es una plataforma que conecta el talento universitario con empresas, organizaciones y entidades para que los estudiantes puedan dedicar sus Trabajos de Fin de Grado (TFG) o Trabajos de Fin de Máster (TFM) a proyectos reales de impacto social, ambiental, de innovación o de sostenibilidad.

A lo largo de 2025 se han trabajado tres retos en colaboración con U4Impact: uno con la Dirección de Bus, otro con la Dirección de Comunicación y un tercero con la Dirección de Organización y Personas.

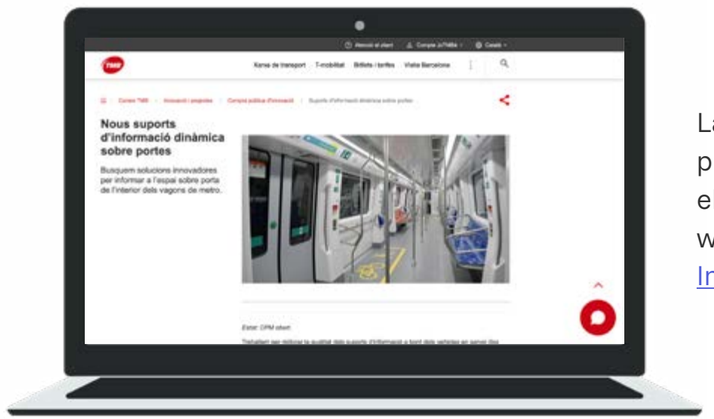
IE University (Madrid): es una institución universitaria internacional de referencia que ofrece programas de grado y máster en ámbitos como los negocios, las finanzas, la comunicación, la tecnología, el derecho, el liderazgo, el diseño y la gestión del talento, con un claro enfoque en la innovación, el emprendimiento y el desarrollo profesional.

En este marco, se ha trabajado en un reto en colaboración con la Dirección de Organización y Personas, alineado con los valores de innovación, talento y desarrollo organizativo.

La **Compra Pública de Innovación** es una modalidad de los procedimientos de adquisición en la que se establece un diálogo abierto con el mercado para encontrar nuevas soluciones que no están disponibles para ser licitadas mediante metodologías clásicas. TMB es uno de los primeros operadores de transporte del Estado en utilizar esta modalidad de compra.

Esta iniciativa pionera consta de:

- Dos retos iniciales:
  - **La separación entre el andén y el tren en las estaciones en curva de la red de Metro** (informe publicado).
  - **Los nuevos soportes de información en las ventanas** (informe publicado).
- Un nuevo reto publicado: **nuevos soportes de información dinámica sobre las puertas,** para proporcionar información clara y accesible a bordo del Metro en las series de trenes que no permiten la instalación de pantallas, con el fin de garantizar que la comunicación con las personas usuarias sea clara, efectiva y accesible para todo el mundo (actualmente pendiente de conclusiones).



La información actualizada del proceso puede consultarse en el siguiente apartado del sitio web de TMB: Compra Pública de Innovación-TMB.

- **Otras iniciativas de innovación de TMB:**

  » **Reto de intraemprendimiento TMBinnova 2023:** «¿Cómo podríamos mejorar el rendimiento del servicio y el bienestar de los trabajadores y trabajadoras para prevenir y reducir el absentismo?». La solución ganadora, «Hagamos que se reconozca», se puso en marcha este año como prueba piloto y, desde su lanzamiento, ha tenido una muy buena acogida por parte del personal interno, con un elevado volumen de reconocimientos recibidos y una participación activa.
  Actualmente, también se está trabajando para mejorar el funcionamiento de la versión dirigida a las personas usuarias, con el objetivo de facilitar que puedan reconocer el buen servicio recibido por parte del personal de TMB.

  » **Reto de intraemprendimiento TMBinnova 2024:** «Cómo mejorar la comunicación interna». La solución ganadora se basa en la mejora de las funcionalidades y las interfaces de la aplicación interna, con el fin de mejorar la experiencia de las personas trabajadoras en TMB.
  Durante 2026, Comunicación Interna, con la colaboración de Atec (Tecnología), irá implantando la propuesta.

  » **Reto de intraemprendimiento TMBinnova 2025:** «Espacios de trabajo con propósito». Se recibieron 12 ideas, todas ellas seleccionadas para avanzar a la siguiente fase.
  Durante la fase de conceptualización, los equipos participantes trabajaron en el desarrollo de sus ideas con acompañamiento, asesoramiento y talleres personalizados, con el objetivo de convertirlas en propuestas más sólidas, viables y con un impacto real en TMB.
  Una vez finalizada esta fase, las ideas volvieron a ser evaluadas y se seleccionaron 6, que pasaron a la Fase de Validación. La elección del proyecto ganador está prevista para el primer trimestre de 2026.







  » **Reto Centenario del Metro (ARS Gràcia):** el proyecto ARS Gràcia se encuentra en fase de prueba piloto tras su inauguración, el 16 de diciembre, en el intercambiador de Passeig de Gràcia. La iniciativa consiste en una instalación audiovisual que integra arte, música y tecnología para mejorar la experiencia de las personas usuarias del Metro mediante una propuesta sensorial innovadora.
  Durante los tres meses iniciales, se están evaluando su funcionamiento, su impacto en la percepción del viaje y la interacción con los músicos participantes, así como su posible implantación en otros espacios de la red de TMB. La inauguración incluyó una acción institucional destinada a dar visibilidad y notoriedad al proyecto.

  » **Reto Barcelona Bus Turístic:** ante el reto de reforzar el posicionamiento del Barcelona Bus Turístic en un contexto de cambios de hábitos, diversificación de perfiles y mayor competencia en el sector, se ha llevado a cabo un proceso de análisis conjunto con una consultora especializada y un equipo central de TMB.
  Mediante una matriz de impacto-esfuerzo, se han priorizado acciones según su viabilidad y retorno estratégico. El análisis ha tenido en cuenta las necesidades de los nuevos segmentos de personas usuarias, la integración con proyectos en curso (SIM, digitalización y contenidos) y la visión a medio plazo del servicio.
  Como resultado, está prevista la ejecución de dos pruebas piloto durante 2026. Ambas iniciativas buscan reforzar la propuesta de valor, mejorar la experiencia y fortalecer la marca.

» En cuanto a los ecosistemas de innovación, destacan los **convenios de colaboración** con 22@Network Barcelona y Railway Innovation Hub (RIH).

El 22@ Hub de Barcelona está impulsado por el Ayuntamiento de Barcelona y la asociación 22@Network, junto con empresas, instituciones y agentes del sector innovador, para fomentar la colaboración y el desarrollo tecnológico. Sus principales objetivos son atraer talento e inversión, impulsar actividades intensivas en conocimiento (tecnología, I+D, IA, medios de comunicación, diseño, etc.), promover un urbanismo sostenible e inclusivo y fortalecer el ecosistema de innovación de la ciudad.

Railway Innovation Hub (RIH) es un clúster español centrado en la innovación en movilidad ferroviaria, que integra a un número significativo de empresas de toda la cadena de valor del sector ferroviario. Su misión es impulsar la tecnología y el conocimiento en el sector mediante proyectos colaborativos de I+D, la comercialización de tecnología y know-how, la promoción del emprendimiento y la prestación de servicios especializados.



- **Transformación Digital**

Este año se han desarrollado los siguientes proyectos estratégicos:

» **Prueba piloto Copilot M365**
Se ha llevado a cabo una prueba piloto con 55 personas usuarias, de mayo a octubre de 2025, de las funcionalidades de Copilot M365, con los siguientes objetivos:

— *Evaluar el impacto de Copilot:*
  - Productividad
  - Eficiencia
  - Integración en las tareas diarias

— *Impulsar nuevas formas de trabajar:*
  - Individualmente en el puesto de trabajo
  - Colaboración con equipos

— *Información técnica y funcional para determinar su escalado dentro de la organización.*

La prueba piloto ha sido satisfactoria y se ampliará el número de licencias durante 2026.

» **Proyecto M3 espacio de datos**
Un espacio de datos es un ecosistema colaborativo que proporciona el entorno necesario para que distintos participantes compartan y utilicen datos y presten servicios de forma segura, fiable y conforme a la normativa, con el objetivo de impulsar la innovación y el impacto económico y social.

TMB participa en el espacio de datos liderado por el AMB junto con IESE, EIT e i2CAT, financiado mediante una convocatoria de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial (SEDIA), en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia-Next Generation EU.

Los aspectos en los que se está trabajando son:

- La infraestructura tecnológica
- La viabilidad económica
- El plan de comunicación
- La gobernanza de los datos compartidos y los acuerdos legales entre los participantes
- Los casos de uso; se desarrollarán dos casos de uso:
  - Zona de Bajas Emisiones
  - Modelo predictivo de IA de la oferta de Bus

» **Cuadro de mando de Innovación y Transformación Digital**
A lo largo de 2025 se han identificado los principales indicadores del ámbito de Innovación y Transformación Digital, así como su obtención, definición y responsables.

- **Proyectos de innovación con subvenciones del EIT Urban Mobility:**

» **sHARMONY:** mejora de la seguridad de los pasajeros de autobús mediante semáforos horizontales cuando existe un carril bici entre la marquesina de la parada y la parada del autobús. El proyecto, desarrollado en consorcio con Transport for London (TfL), ha llevado a cabo su prueba piloto durante 2025 y aún está pendiente de finalizar el informe de conclusiones.

» El proyecto ganador de la convocatoria de subvenciones del EIT Urban Mobility de 2024, **HERO-Hydrogen Retrofit,** ha transformado un minibús de TMB en un vehículo de cero emisiones, sustituyendo el motor diésel original por otro propulsado mediante una pila de hidrógeno. El vehículo resultante es un minibús eléctrico que, a diferencia de los eléctricos convencionales, no está equipado con grandes baterías que requieren recarga nocturna, sino que incorpora una batería de menor capacidad que se carga de forma continua a lo largo del día.
El minibús de pila de hidrógeno comenzó a circular a principios de noviembre de 2025 sin pasajeros por distintos recorridos de Barcelona, con el fin de probar su maniobrabilidad y su respuesta en determinados desniveles. Será el primer vehículo de estas características en circular por las calles de la ciudad, lo que permitirá recopilar datos reales de consumo y evaluar el rendimiento de la cadena de tracción en condiciones operativas.





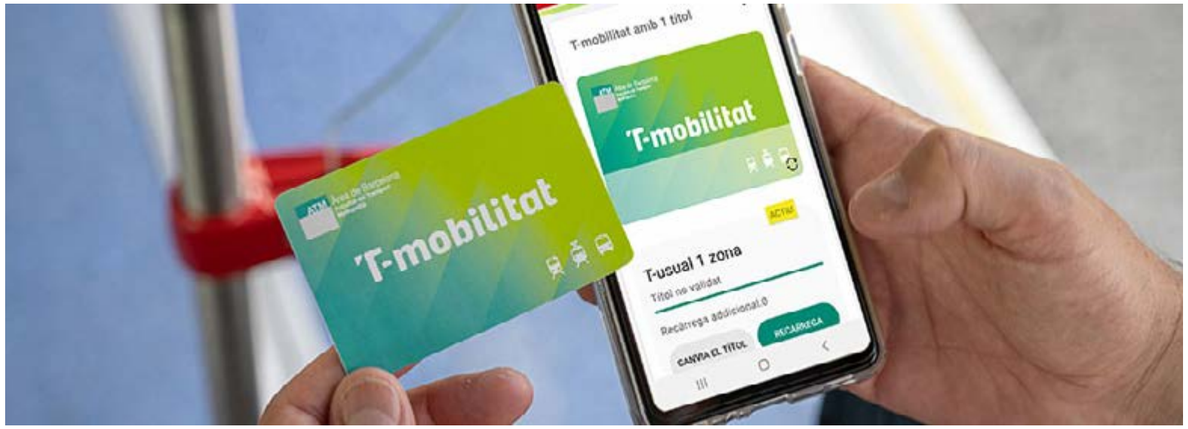


- **T-mobilitat**

Los principales objetivos del proyecto **T-mobilitat** en el ámbito del sistema tarifario integrado de la ATM de Barcelona son la sustitución de la tecnología magnética de los sistemas de validación y venta por tecnología sin contacto y la mejora de la información del transporte.

En una etapa posterior se abordarán la definición e implantación de un nuevo sistema tarifario y la extensión del sistema T-mobilitat a la totalidad del territorio catalán.

A finales de 2021 se inició la comercialización y el uso de los soportes de PVC y el monedero electrónico, así como de los títulos T-usual y T-jove con tecnología sin contacto, en el ámbito de los 36 municipios del Sistema Tarifario Integrado de Barcelona. Desde entonces, se ha ido ampliando la gama de títulos integrados y se ha implantado el soporte de cartón.



Los principales hitos durante 2025 han sido:

» La finalización de la implantación de los títulos integrados de la ATM y de los distintos tipos de soportes (PVC, cartón y monedero electrónico en Android e iOS).

» Los títulos del AMB también han completado su transición a la tecnología sin contacto, que en este caso se cargan en el soporte T-metropolitana (se ha desactivado la venta de la T-4 del AMB en soporte magnético en los canales externos —quioscos— y en la red de Metro).

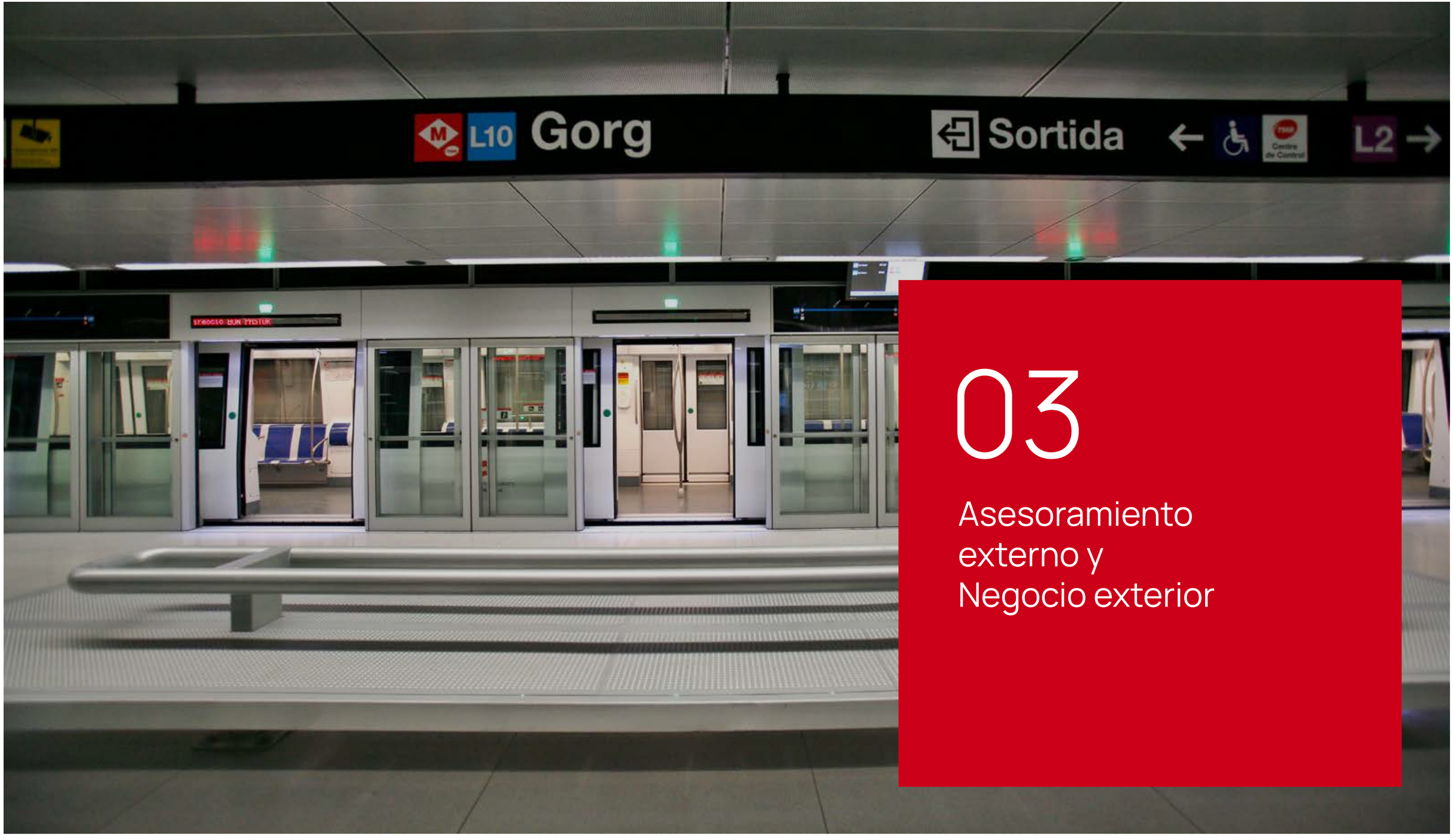
» En el caso de TMB, el billete sencillo y el billete sencillo de aeropuerto también han migrado a la nueva tecnología.

La cuota de validaciones en formato sin contacto ha ido aumentando a lo largo del año, superando en diciembre el 90 % de las validaciones totales.

Durante 2025 también se ha avanzado en el proyecto de implantación del sistema de acceso y pago del billete sencillo con tarjeta bancaria, acercándola directamente a las validadoras con tecnología T-mobilitat.

Más del 90 % de las validaciones totales han sido sin contacto.

Las actuaciones previstas para 2026 deben permitir completar la migración de los títulos propios del operador, comerciales y no comerciales, e iniciar la desinstalación del equipamiento del sistema magnético, así como completar la implantación del sistema de acceso y pago del transporte con tarjeta bancaria para el billete sencillo.



03

Asesoramiento externo y Negocio exterior

Como empresa operadora de transporte público de referencia, TMB pone al servicio de otras entidades su experiencia y sus conocimientos mediante servicios de asesoramiento y consultoría, tanto en el ámbito nacional como internacional.

En este sentido, destacamos los siguientes proyectos ejecutados durante el año:



Inicio de la asistencia técnica al Metro de Santiago (Chile) para llevar a cabo, junto con Ayesa, el asesoramiento especializado en el proyecto de instalación de puertas de andén en la Línea 1, abarcando todo el ciclo de ejecución: desde la ingeniería de detalle, la fabricación y las pruebas en planta hasta la integración, el montaje y la puesta en servicio de los sistemas.



Seguimiento de la vigencia del Acuerdo de Colaboración con Systra para la prestación de servicios como asesor en la operación y el mantenimiento del proyecto *Grand Paris Express*, que prevé la construcción de 200 km de cuatro nuevas líneas automáticas en la región de París, así como la participación en otras actuaciones de alcance internacional.



Inicio del proyecto de asesoramiento y formación de personal, enmarcado en el acuerdo a largo plazo que Transports Ciutat Comtal (TCC) ha firmado con Indra para prestar servicios de capacitación y apoyo a la operación del sistema *Next Generation Ticketing* para la red de transporte público de Irlanda, un proyecto estratégico de la *National Transport Authority* orientado a transformar los sistemas de emisión y pago de títulos de transporte del país.



Continuación del apoyo técnico al tranvía de Zaragoza, que incluye tareas de control y supervisión de la operación de una red que cuenta con 25 paradas y 12 km de recorrido.

Además, en línea con los objetivos estratégicos de TMB de rentabilizar las capacidades internas, impulsar el desarrollo de sus profesionales y potenciar el negocio más allá del área metropolitana, durante la última parte del año se ha reestructurado el Departamento de Desarrollo de Negocios y se ha iniciado un proceso de identificación de posibles líneas de negocio vinculadas a productos y servicios comercializables.

Este proceso se completará durante el primer trimestre de 2026 y se desarrollará a lo largo del año, poniendo especial énfasis en el fortalecimiento de las relaciones con los socios estratégicos actuales y futuros.

Organización y coordinación de proyectos internacionales

El Departamento de Relaciones Internacionales, junto con el de Relaciones Públicas, coordina y produce los eventos corporativos internacionales de la compañía, como la organización de actos internacionales y de visitas institucionales y/o corporativas de carácter internacional, así como la participación en congresos y reuniones de benchmarking.

Durante 2025 se han recibido más de 20 visitas internacionales, entre las que destacan las delegaciones de los gobiernos de Finlandia y Catar, delegaciones del Banco Mundial y de Corea del Sur, y delegaciones de transporte de Corea, India, Turquía y Washington, entre otras.

Estas visitas han reforzado las alianzas internacionales, el benchmarking global y la proyección de TMB como operador de referencia.

TMB participó en el ***UITP Global Public Transport Summit***, celebrado en Hamburgo en el mes de junio, organizando actos de networking y presentaciones de carácter más técnico en el estand.

En noviembre participó en el ***Tomorrow Mobility Congress 2025***, en el marco de la ***Smart City Expo World Congress***, donde TMB dispuso de un estand de 100 m^2. En esta edición, la presencia de la empresa se centró en una experiencia inmersiva dedicada al Centenario del Metro. Paralelamente, se organizaron conferencias en el estand, centradas en contenidos técnicos de las áreas de Metro y Bus, así como en la presentación de novedades y proyectos de diversas áreas de la organización.

Asimismo, se coordinó y gestionó la recepción de 11 visitas institucionales al estand de TMB de delegaciones de todo el mundo, como delegaciones de transporte del Ministerio de Transportes de Brasil, Alemania, Japón o India, entre otras.

Cabe destacar también la participación activa del equipo profesional de TMB en actividades de:

- La Unión Internacional del Transporte Público (UITP).
- La Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Urbanos Colectivos (ATUC).
- La Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS), en la que TMB asumió la Secretaría General en junio de 2023.

Por último, el personal técnico de TMB también participa en comunidades de benchmarking, como:

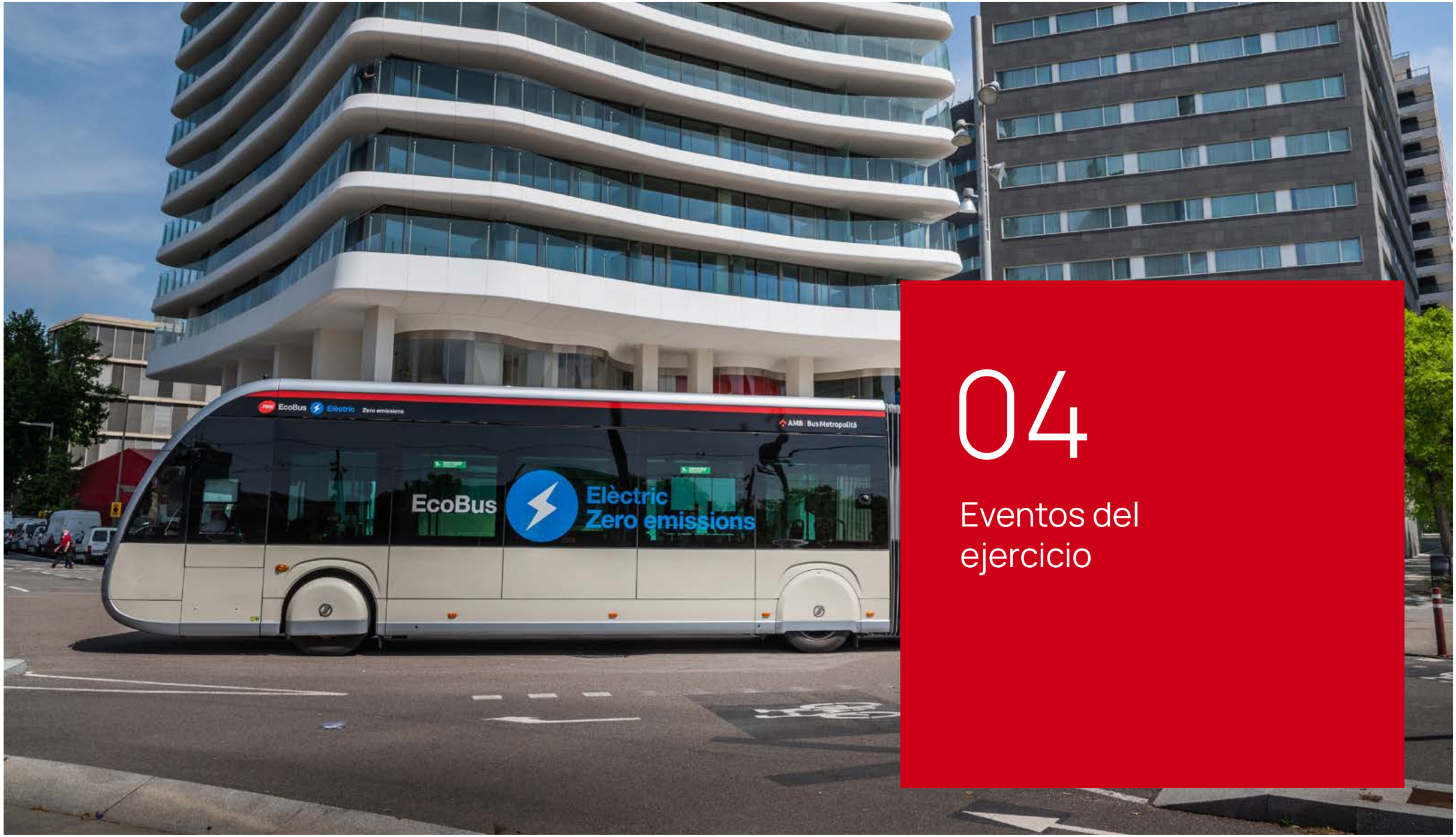
- El *International Bus Benchmarking Group* (IBBG), con más de 30 miembros de ciudades de todo el mundo.
- El *Community of Metros Benchmarking Group* (COMET), con más de 100 miembros de más de 40 ciudades del mundo.



Tomorrow Mobility Congress 2025



Community of Metros Benchmarking Group (COMET)



04

Eventos del ejercicio



Récord de demanda en TMB

El año 2025 ha sido un ejercicio **excepcional** para las redes de TMB, que han cerrado el año con un **récord histórico de pasajeros**, tanto en la red de Metro como en la de Bus. En total, se han transportado **703,1 millones de pasajeros**, cifra que representa un incremento de **15,3 millones de viajeros** respecto al año anterior (+2,2 %) (véase el apartado 1.1).





Nuevos trenes

Durante el primer semestre de 2025 se ha completado la puesta en servicio de la última unidad de la serie 7000, finalizando así el contrato de adquisición de 50 trenes, cuya contratación se inició en 2019.

El 31 de julio se inició la licitación para adquirir **39 trenes** destinados al **tramo central de la L9 y al plan de mejora de la oferta.**

Nuevas Pantallas Digitales de Información (NPI)

TMB completó el despliegue de 770 nuevas pantallas digitales de información en el 100 % de las estaciones en las que estaba prevista su implantación, un total de 128 estaciones de seis líneas de Metro (L1, L2, L3, L4, L5 y L11). Las líneas L9 y L10 no se han renovado porque ya disponen de paneles digitales.

El proyecto, iniciado en julio de 2024, mejora la calidad y la claridad de la información para las personas usuarias, incorporando datos sobre los tiempos de llegada y las alteraciones del servicio y, en el futuro, incorporará información sobre la ocupación de los vagones, la circulación del último tren, la disponibilidad de los ascensores y otros mensajes de servicio.

Las pantallas, de tecnología TFT y formato panorámico, se han instalado en andenes, vestíbulos y pasillos de enlace.

Todo el proyecto cuenta con un presupuesto de 5,2 M€ y con fondos procedentes del Plan Next Generation EU, incluido en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE.

Este proyecto forma parte de la estrategia de innovación y mejora de la información al cliente, complementada con otras iniciativas, como las pantallas dinámicas de los nuevos trenes y autobuses.

Centenario del Metro de Barcelona

El 30 de diciembre de 2024 se iniciaron las acciones conmemorativas del **centenario del Metro**, que comenzaron con una recreación histórica de la inauguración del primer tramo del Metro de Barcelona, el 30 de diciembre de 1924.

Durante 2025 se han celebrado más de veinte actividades que han reunido a más de 100.000 personas. Entre todas las actividades programadas que se han llevado a cabo, destacan:



- Se llevó a cabo una recreación de los elementos patrimoniales de las décadas de 1920 y 1930 —señalética, grafismo, tipografía, materiales y publicidad—. La ambientación se completó con música y personajes vestidos de época que recreaban la inauguración de 1924 y la sociedad barcelonesa de aquel momento, incluidas profesiones del Metro. En mayo de 2025, el proyecto fue finalista de los Premios Ramón Corral de la Comunicación.



- **Los trenes del centenario.** Como parte del patrimonio ferroviario del Metro de Barcelona, TMB exhibe trenes de cinco series emblemáticas que prestaron servicio desde su inauguración en 1924 y hasta hace pocos años. Los coches de las series 100, 300, 400, 1100 y 3000 se exhiben en una gran carpa. Fueron restaurados con la aprobación de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat, dado que algunos de los vehículos son Bienes Culturales de Interés Nacional (BCIN).



- **Abrimos el Metro para ti.** Visitas a espacios destinados exclusivamente a usos profesionales: Centro de Control de Metro (CCM), taller de la ZAL, estación Gaudí, simuladores de conducción del Metro, taller de Santa Eulàlia, subcentral eléctrica de Mercat Nou, escalera de caracol de Urquinaona y estaciones fantasma como las de Correus y Gaudí.



- **Cronoescalada del centenario.** El 18 de mayo, 300 corredores participaron en la cronoescalada de la estación más profunda de la red de TMB, El Coll/La Teixonera (L5), con más de 60 metros de desnivel y 18 plantas. El evento, organizado por la Fundación TMB y *TransPerfect Mountain Challenge*, con el patrocinio de Orona y la colaboración del Club Atlètic TMB, tuvo como objetivo recaudar fondos para la Asociación AFANOC y apoyar a familias con niños con cáncer.



- **Acto institucional de presentación de los 100 Años del Metro de Barcelona.** El 30 de junio, el Paraninfo de la Escola Industrial acogió el acto central del Centenario. Más de 350 personas participaron en la celebración institucional de los 100 años del Metro de Barcelona, encabezada por el presidente de la Generalitat.



- **Carrera nocturna del centenario.** Más de 250 deportistas con espíritu solidario disfrutaron de una nueva experiencia de *running* el 4 de noviembre. El recorrido abarcó un tramo de 5,2 km de la línea 2 entre las estaciones de Universitat y Monumental a través de los túneles. El objetivo era dar visibilidad y recaudar fondos para la lucha contra la Esclerosis Lateral Amiotrófica (ELA) (Causa Solidaria elegida en 2024).



- **Cien años de Metro. Un viaje inmersivo.** Se ha desarrollado una experiencia de realidad virtual multiusuario que permite recorrer la historia, el presente y el futuro de la red de Metro. La actividad, que se realiza con gafas de realidad virtual y en grupos de hasta 10 personas, está disponible desde el 29 de diciembre hasta el 31 de marzo de 2026.

Las actividades realizadas por TMB han integrado la dimensión cultural y patrimonial con la responsabilidad social y el compromiso solidario.

Funicular de Montjuïc

El Funicular de Montjuïc tuvo que interrumpir el servicio desde el 20 de octubre, durante un periodo aproximado de 5 meses, debido a las obras del colector de aguas de Vila i Vilà, que afectan a sus instalaciones. Estas obras, impulsadas por el Ayuntamiento en el marco del Pla Clima, mejorarán el drenaje de las calles Paral·lel – Ronda Sant Pau – Vila i Vilà y comportan la demolición del pasillo de acceso al Funicular desde la estación de Paral·lel (L2 y L3).

Durante la interrupción del servicio se aprovechará para llevar a cabo el mantenimiento anual del Funicular, que cada año obliga a interrumpir el servicio durante un mes.

Como alternativa de movilidad, TMB ha habilitado un autobús lanzadera entre la avenida Paral·lel y la estación inferior del Funicular, con el mismo horario que el servicio habitual del Teleférico e intervalos de paso de entre 7 y 12 minutos, según la franja horaria. TMB también recomienda la línea regular 150 (Plaça Espanya – Castell de Montjuïc).



Compra de 19 autobuses 100 % eléctricos

Continuando con el proyecto de descarbonización de la flota, TMB ha adjudicado la compra de 19 autobuses eléctricos articulados de 18 metros a la empresa BYD por un importe de 17,3 millones de euros.

Se estima que los vehículos, con carga nocturna y baterías Blade de 684 kWh, más ligeras, fiables y seguras, llegarán a finales de 2026 y tendrán capacidad para unos 120 pasajeros.

Esta incorporación permitirá sustituir unidades al final de su vida útil y refuerza el compromiso de TMB con la movilidad sostenible y la descarbonización de la flota, en línea con el Plan Estratégico 2025 para reducir el impacto ambiental y mejorar la fiabilidad del servicio.

Gestión de los espacios publicitarios de la red de Bus

TMB ha adjudicado a Global la gestión de los espacios publicitarios de la red de Bus Metropolitano para los próximos 4 años (con opción a un año adicional). El contrato incluye 1.166 autobuses de TMB y 837 del AMB, con unos ingresos mínimos anuales de 7,4 millones de euros para TMB y 1,2 millones para el AMB.

Por primera vez, la licitación se ha realizado de forma conjunta y la misma empresa gestionará la publicidad de toda la red de Bus. Global se encargará de la publicidad estática, interior y exterior, del conjunto de la flota de autobuses de TMB de distintas tipologías, cumpliendo, tanto en su contenido como en su forma, las disposiciones dictadas en los ámbitos europeo, nacional, autonómico y local por los organismos competentes. La publicidad exterior en los autobuses está considerada una de las más eficaces en términos de audiencia, según el Estudio General de Medios.

Global es una empresa líder y de referencia en publicidad, con un consolidado negocio local, nacional e internacional.

Nueva línea exprés X3 entre L'Hospitalet y Barcelona

TMB inauguró, en el mes de mayo, la línea de Bus exprés X3, que conecta L'Hospitalet de Llobregat con Barcelona de forma más rápida y directa. Esta nueva línea sustituye y mejora las prestaciones de la línea 79. El recorrido va desde la Avinguda Carrilet hasta Paral·lel, con menos paradas, mejores frecuencias y un tiempo de viaje reducido.

La X3 es la tercera línea exprés de TMB, después de la X1 (Francesc Macià – Glòries) y la X2 (Pratexpres), y refuerza la conexión y la movilidad segura, sostenible y eficiente para los vecinos.



Cierre de la cochera de Ponent

La cochera de Ponent de TMB cerró definitivamente en el mes de enero, tras 23 años de actividad, y trasladó sus operaciones a la cochera de Zona Franca, en el marco del Plan Urbanístico Biopol-Gran Via.

Este traslado, que se venía preparando durante los últimos años, permitirá mejorar las tareas organizativas y las operaciones internas que afectan a las líneas trasladadas. Desde Ponent operaban 13 líneas de la red regular de Bus.

La nueva cochera es más amplia, está mejor comunicada y está preparada para tecnologías de cero emisiones, sin impacto para las personas usuarias. La cochera de Ponent, situada en la Gran Via, entró en servicio en 1960, fue reabierta en 2002 y tenía capacidad para 124 autobuses. Además, fue pionera en obtener la certificación de calidad UNE-EN 13816, norma orientada a incorporar la calidad a la gestión del transporte público de pasajeros, centrándose en las necesidades y expectativas de los clientes.

Accesibilidad universal-Modificación del Reglamento 107 de la UNECE

TMB ha liderado la revisión del **Reglamento 107 de las Naciones Unidas** sobre la construcción de vehículos, incorporando 32 mejoras que establecen criterios obligatorios de accesibilidad a escala internacional. Esta iniciativa, fruto de dos años de trabajo conjunto entre los equipos de ingeniería y accesibilidad de TMB, convierte a Barcelona en un referente europeo en movilidad inclusiva.

Las principales novedades incluyen:

- **Mejoras visuales y de luminancia**, por motivos de seguridad: contraste en barras, escalones y pulsadores.
- **Asientos y espacios de uso prioritario:** ergonomía, eliminación de desniveles y espacio para perros de asistencia.
- **Comunicación accesible:** señalización e indicadores para personas con movilidad reducida.
- **Espacios para sillas de ruedas:** pictogramas y ajustes en las puertas para evitar riesgos.

La nueva definición de «persona con movilidad reducida» amplía el concepto a cualquier persona con dificultades temporales o permanentes, reforzando la movilidad como derecho universal.







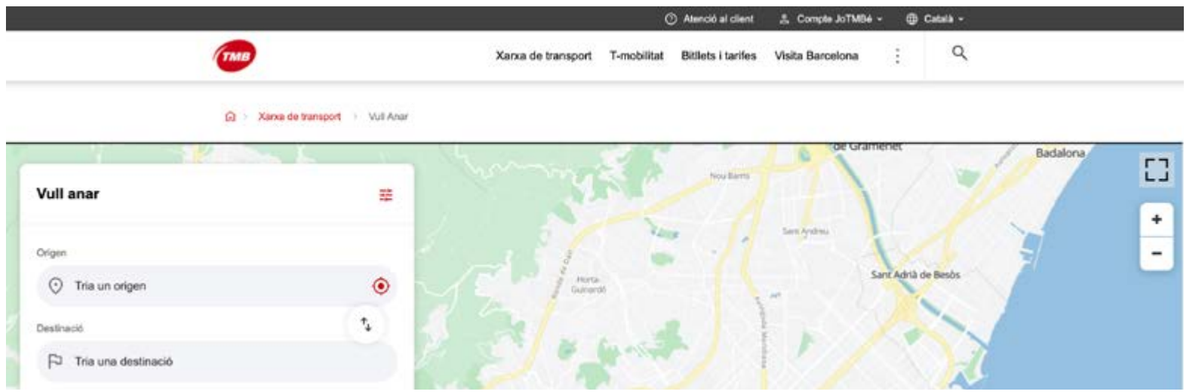
Nuevas funcionalidades MaaS

Desde 2019, **TMBApp** ha experimentado un gran crecimiento gracias a la incorporación de las ventas en la aplicación y también a los cambios en los hábitos de los clientes, cada vez más acostumbrados a utilizar herramientas digitales y realizar compras en línea. Está enfocada al servicio **MaaS** (*Mobility as a Service*) y ya incorpora una nueva línea gráfica, la oferta de transporte y la información en tiempo real de los operadores de la primera corona (FGC, Rodalies, Tram y Bus Metropolitano), servicios de bicicleta compartida pública y privada, y permite utilizar el servicio AMBici.

Durante 2025 se incorporó **Bizum** como nuevo método de pago para comprar los títulos T-mobilitat, junto con la tarjeta de crédito y Apple Pay. El proceso es rápido y sencillo y cuenta con la seguridad garantizada por Bizum.

Este año, el **sitio web de TMB** ha incorporado mejoras, entre las que destaca la actualización de la herramienta **Vull Anar**, que ahora ofrece una planificación similar a la de la aplicación, con soluciones sostenibles y accesibles.

La nueva versión permite combinar el transporte público con la bicicleta —privada o de alquiler— y consultar itinerarios accesibles para personas con movilidad reducida. También incorpora información en tiempo real del transporte público y sobre la disponibilidad de bicicletas de servicios como Bicing, AMBici y otros, ofreciendo opciones según la duración y criterios personalizados.



Apagón eléctrico del 28 de abril

El apagón eléctrico masivo del 28 de abril de 2025, que afectó de forma generalizada al país, representó una situación de emergencia de elevada complejidad y puso a prueba la capacidad de respuesta y resiliencia del sistema de transporte público de Barcelona. En este contexto, TMB desempeñó un papel determinante, tanto en la gestión inmediata de la incidencia como en la recuperación progresiva de la movilidad urbana.

La afectación al Metro fue inmediata a partir de las 12:32 h, cuando la falta de suministro eléctrico provocó la interrupción total del servicio. Como consecuencia, 24 convoyes quedaron detenidos en el interior de los túneles, lo que requirió la activación de los protocolos de seguridad y de atención a las personas usuarias. A pesar de la magnitud de la incidencia, el Metro de Barcelona fue el primer sistema ferroviario en iniciar la recuperación del servicio, restableciendo parcialmente la circulación hacia las 17:30 h en varios tramos de la red, con prioridad para los corredores de mayor demanda. Además, el servicio se mantuvo operativo durante la noche para facilitar los desplazamientos de las personas retenidas en la ciudad.

Paralelamente, el servicio de autobús se convirtió en el eje fundamental de la movilidad en superficie. Pese a la inoperatividad de la red semafórica y a la congestión viaria generalizada, cerca de 900 vehículos mantuvieron la circulación de forma ininterrumpida, convirtiéndose durante horas en el único medio de transporte público disponible. Esta continuidad permitió garantizar la movilidad básica y absorber una parte significativa de la demanda procedente del Metro y de los servicios ferroviarios, totalmente interrumpidos.

Para responder al incremento de la demanda, el servicio de autobús se reforzó de forma extraordinaria, prolongando la operación hasta las 00:00 h e incorporando a 125 profesionales adicionales. Más allá de su función de transporte, los autobuses actuaron como puntos de referencia y apoyo a la ciudadanía, especialmente en un contexto de falta de conectividad digital.

Esta situación de emergencia de carácter extraordinario puso de manifiesto el carácter esencial del transporte público y evidenció la capacidad de coordinación, adaptación y resiliencia del sistema de Bus y Metro de Barcelona.



05

Proyectos de futuro y evolución previsible de la sociedad

5.1. Plan Estratégico TMB 2025

En 2021 se elaboró el Plan Estratégico TMB 2025 (Plan Estratégico TMB 2025), en el que se identificaron los objetivos y actuaciones relevantes.

Para el seguimiento del conjunto del Plan Estratégico se definió un sistema de control y seguimiento de hitos e indicadores.

Durante 2025 se han ido desarrollando los proyectos y actuaciones contemplados en el Plan Estratégico 2025, entre los que destacan los siguientes:



Red de Bus

- Plan para la mejora de la eficacia de la red de Bus (véase el apartado 2.1).
- Ambientalización de la flota (véanse el apartado 1.2 y el apartado 8.4 del EINF e IS del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona):
  - » Incorporación de 233 autobuses eléctricos de cero emisiones.
  - » Incorporación de 46 autobuses de hidrógeno de cero emisiones.
  - » Sustitución de 275 autobuses diésel por autobuses híbridos de GNC para el cumplimiento de la ZBE.
  - » Experiencia piloto para la utilización de biogás en los autobuses.
- Infraestructura de recarga de vehículos eléctricos (véase el apartado 2.1).
- Nueva cochera verde y nuevo centro logístico y tecnológico de Bus en Zona Franca (véase el apartado 2.1).
- Bus a demanda (véase el apartado 2.2).
- Digitalización de Bus (véase el apartado 2.1):
  - » Evolución hacia el mantenimiento 4.0 en las infraestructuras y el material móvil de Bus.
  - » Videovigilancia y sistema de información al cliente a bordo del Bus.
  - » Digitalización de los procesos operativos de Bus.

Red de Metro

- Plan para la mejora de la oferta y de las frecuencias de Metro (véase el apartado 1.2).

- Plan de trenes (véase el apartado 2.1):
  - » Plan de adquisición y transformación de trenes para el tramo central de la L9 y las nuevas estaciones de la L10 Sud.
  - » Plan de adquisición y transformación de trenes para incrementar la flota de las líneas convencionales.
  - » Puesta en servicio de 48 nuevos trenes para la eliminación total del amianto en los trenes.

- Optimización de la energía (véase el apartado 8.3 del EINF e IS del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona):
  - » Reducción del uso de la energía de tracción de Metro.
  - » Aprovechamiento de la energía generada por la propia actividad de Metro.
  - » Estudio de la conexión de la distribución eléctrica de la L9 y el resto de la red de Metro.

- Plan de mejora integral de las infraestructuras de Metro. Desarrollo y ejecución del plan (véase el apartado 2.1).

- Digitalización de Metro (véase el apartado 2.2):
  - » Virtualización de la seguridad y el control del servicio de Metro.
  - » Digitalización del mantenimiento y la gestión de activos de Metro.
  - » Digitalización de los servicios y las operaciones en estaciones.



TMB

- Plan de absentismo (véase el apartado 6.3.1 del EINF e IS del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona).
- Empresa saludable (véase el apartado 6.4.1 del EINF e IS del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona).
- Incremento de los ingresos no tarifarios (véase el apartado 5.2.4 del EINF e IS del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona).
- Servicio metropolitano de bicicleta pública compartida (véanse el apartado 1.2 y el capítulo 4).
- Impulso del programa Hola Barcelona y MaaS para no residentes (véanse el capítulo 4 y el apartado 6.2 del EINF e IS del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona).
- RSC e Igualdad:
  - » Aprobación y desarrollo de políticas de responsabilidad social (véase el apartado 7.1 del EINF e IS del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona).
  - » Desarrollo de políticas de igualdad y diversidad (véase el apartado 6.3.5 del EINF e IS del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona).
- T-mobilitat (véanse el apartado 2.2 y el apartado 5.2.3 del EINF e IS del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona).



El Plan Estratégico dispone de un sistema de control y seguimiento de hitos e indicadores

5.2. Contribución de TMB – Plan Estratégico 2021-2025

El periodo 2021-2025 ha supuesto un punto de inflexión para TMB en la consolidación de un modelo de movilidad alineado con las necesidades actuales y futuras de Barcelona. Mediante los planes y proyectos desplegados, se ha avanzado hacia un sistema de transporte más sostenible, eficiente, digital y orientado a las personas. Este conjunto de actuaciones ha impulsado transformaciones relevantes tanto en el ámbito ferroviario como en el de superficie, incluida la expansión y modernización de la red, la renovación de flotas con tecnologías de cero emisiones, la digitalización de los procesos de mantenimiento y los servicios, y la mejora sustancial de la eficiencia energética de las infraestructuras.

Las líneas de trabajo en innovación, accesibilidad universal, ciberseguridad, gobernanza de datos, igualdad, salud laboral y buen gobierno han reforzado un modelo de gestión responsable y alineado con los principales marcos normativos y de sostenibilidad europeos e internacionales (ISO, CSRD y ODS). Paralelamente, se ha intensificado la colaboración con las administraciones y los agentes del sector, consolidando el papel de TMB como operador metropolitano de referencia y como motor de la movilidad sostenible.

El impacto combinado de estas actuaciones se ha traducido en una mejora de la experiencia de las personas usuarias, un incremento de la calidad del servicio y una contribución directa a la mitigación del cambio climático, la reducción de las desigualdades y la generación de valor económico y social para el conjunto del territorio.

Al cerrar el ciclo 2021-2025, TMB realiza una valoración positiva de los avances alcanzados y de la contribución de los proyectos estratégicos a la construcción de un servicio público más moderno, eficiente y orientado a las personas, al tiempo que preparan el salto cualitativo del nuevo Plan +TMB2030.

TMB hace una valoración positiva de los avances logrados con el Plan Estratégico 2021-2025.



Principales logros del periodo 2021-2025

Liderazgo en movilidad sostenible, facilitando que en 2024 el 63 % de los desplazamientos en Barcelona se hayan realizado en transporte público frente al 37 % en vehículo privado motorizado (sin considerar la movilidad activa), datos EMEF 2024 (publicado sep-25).

Las cocheras electrificadas del Triangle Ferroviari y de la Zona Franca utilizan el 100 % de energía procedente de la red eléctrica del Metro para la recarga de los autobuses, lo que ha permitido conseguir un ahorro en los costes energéticos.

Reducción del 9,7 % del consumo de energía eléctrica de tracción en el metro, gracias a la producción de energías renovables y a la implantación de tecnologías de recuperación de energía de frenado, como el proyecto MetroCHARGE.

Récord histórico de 2,6 millones de viajes en días laborables en las redes de Metro y Bus de TMB durante el año 2025.

Coordinación y ejecución de los programas conmemorativos del centenario de la Red de Bus (2022) y del centenario de la Red de Metro (2024-2025).

Mejora de la eficacia de la red de Bus, gracias a la implantación de medidas como la prioridad semafórica y las actuaciones de mejora en la infraestructura viaria.

Organización y celebración del Congreso Mundial de la UITP en el año 2023.

Transformación de diversas líneas de proximidad en 4 áreas de servicio a la demanda.

Disminución del 6,4 % de las emisiones de CO_2 en el conjunto del período 2021-2025.





Incorporación de 50 nuevos trenes, sustituyendo unidades antiguas y ampliando la oferta con vehículos más eficientes energéticamente, tecnológicamente más avanzados y con mayor capacidad, lo que ha permitido mejorar las frecuencias y la información a las personas usuarias.

La nueva cochera verde de la Zona Franca avanza de tal manera que permite situar la finalización de las obras y su entrada en operación entre los años 2026 y 2027. El proyecto integra sistemas de digitalización para la gestión y las operaciones, incorpora criterios de eficiencia energética y prevé la utilización de energías renovables como elementos clave de su funcionamiento.

Impulso del talento femenino, mediante los programas Prácticas Mujeres STEM, Mentoring Femenino y la reserva del 40 % de las plazas de la oferta de Conductores de Bus.

Consecución del 96 % de estaciones e intercambiadores accesibles en el año 2025, con un total de 10 estaciones adaptadas durante el período.

Incremento de la flota de autobuses con energía verde, que ha pasado del 66,3 % al 85,0 % del total, con 46 autobuses de hidrógeno, 203 eléctricos, 315 de GNC y 414 híbridos.

Impulso del hidrógeno verde, promoviendo y facilitando la construcción y puesta en funcionamiento de una hidrogenera de servicio público en la Zona Franca.

Prueba piloto de Bus Autónomo en Montjuïc, iniciada durante el Salón Smart City de 2025 y desarrollada a lo largo de 10 días.

Publicación del Plan de RSC y Sostenibilidad en el año 2022.

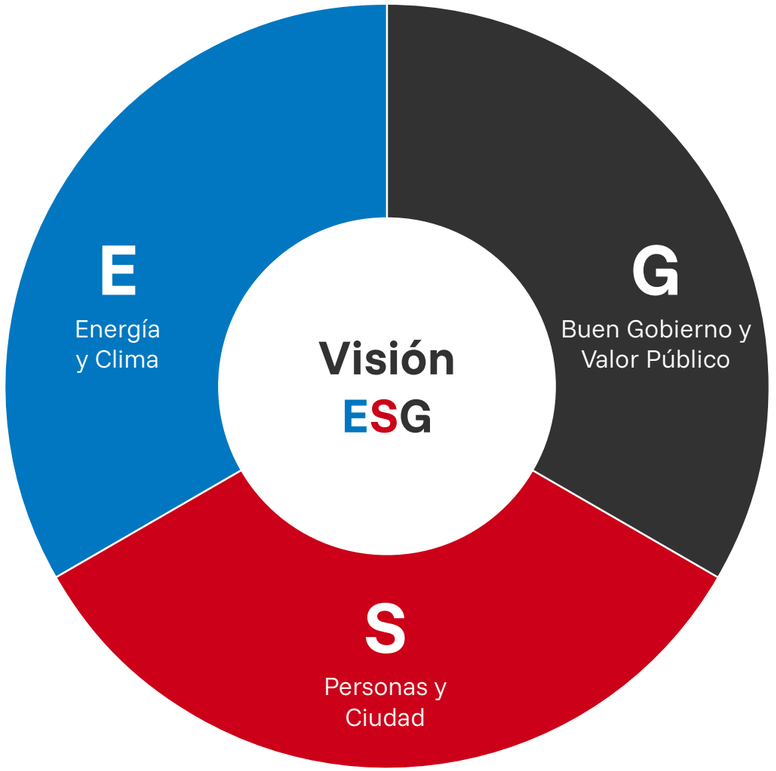
Visión ESG

E - Energía y Clima

TMB ha avanzado de manera decidida en la descarbonización del transporte público mediante la incorporación progresiva de flotas eléctricas y de hidrógeno verde, la mejora de la eficiencia energética en la red de Metro y la implantación de actuaciones para optimizar el uso de las infraestructuras con un impacto directo en la reducción de costes y emisiones. Estas medidas contribuyen a los objetivos europeos de neutralidad climática y refuerzan el compromiso ambiental de la empresa.

S - Personas y Ciudad

La movilidad pública continúa siendo una pieza fundamental de cohesión social. El periodo ha destacado por el impulso a la accesibilidad universal, la mejora de la información y la seguridad en la red y la adopción de innovaciones orientadas a la experiencia de las personas usuarias. También se han reforzado los programas vinculados al talento femenino y al desarrollo profesional, promoviendo un entorno laboral más diverso e inclusivo.



G - Buen Gobierno y Valor Público

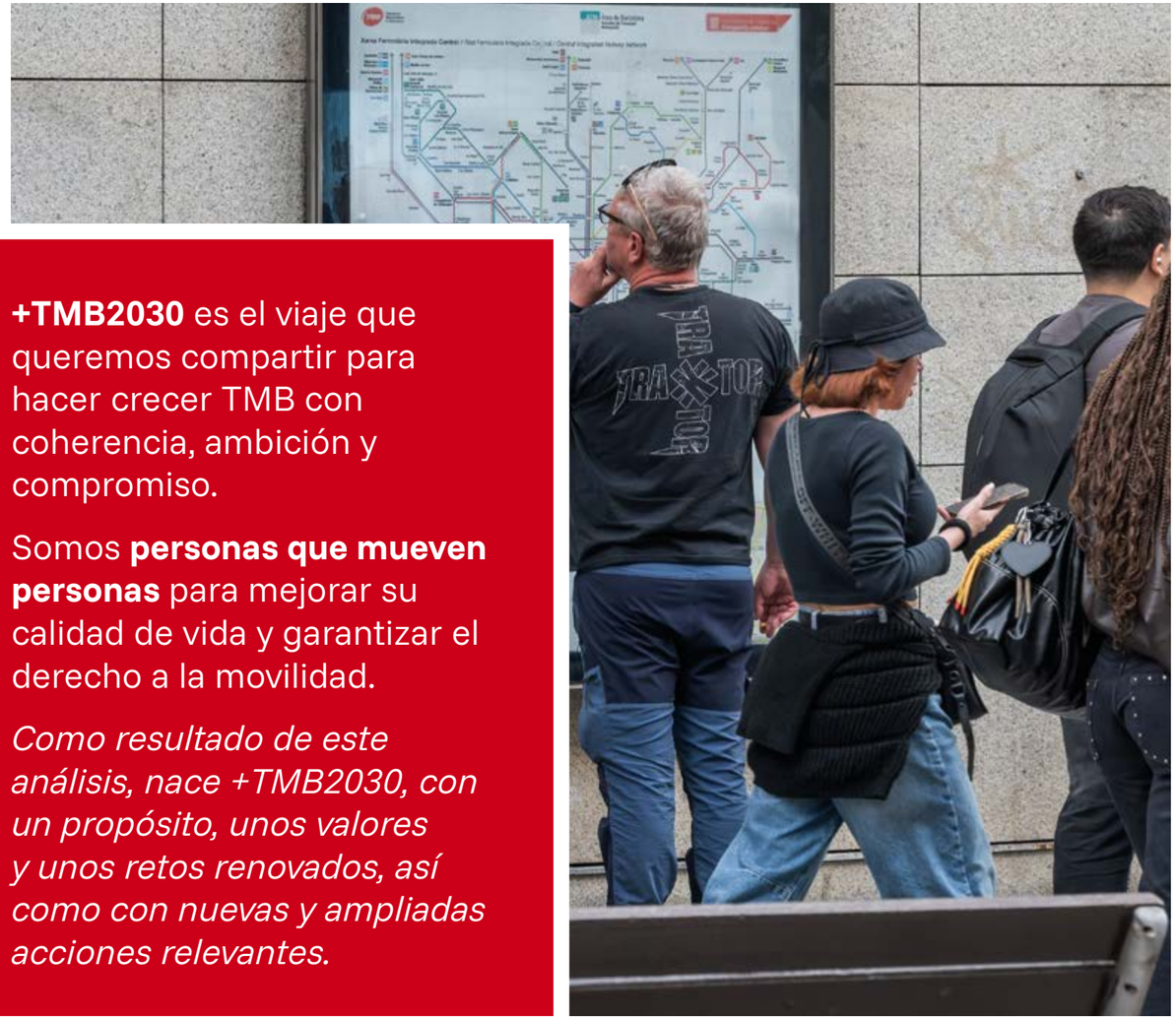
Se ha consolidado un modelo de gobernanza ética y transparente, con una diversificación de los ingresos corporativos para sostener el transporte público y una RSC alineada con los ODS. Barcelona se ha proyectado como referente internacional en movilidad con la organización del Congreso de la UITP y la celebración de los centenarios de Bus y Metro.

Mirada hacia el futuro: el camino hacia +TMB2030

Los compromisos alcanzados, los que se encuentran en ejecución y los que continúan en seguimiento conforman el punto de partida del Plan **+TMB2030**. Este nuevo marco estratégico guiará la transición hacia un sistema de movilidad aún más sostenible, más seguro, más accesible y plenamente orientado al servicio de la ciudadanía.

5.3. Plan +TMB2030

Este Plan, aprobado por los Consejos de Administración el 22 de enero de 2026, marca el camino que se seguirá en los próximos años. Nos permite **profundizar en el espíritu y los valores** que TMB siempre ha tenido, al tiempo que nos ayuda a introducir transformaciones, nos orienta hacia una **visión de futuro compartida** y alinea los objetivos, las acciones y los proyectos con los retos que debemos afrontar.



+TMB2030 es el viaje que queremos compartir para hacer crecer TMB con coherencia, ambición y compromiso.

Somos **personas que mueven personas** para mejorar su calidad de vida y garantizar el derecho a la movilidad.

Como resultado de este análisis, nace +TMB2030, con un propósito, unos valores y unos retos renovados, así como con nuevas y ampliadas acciones relevantes.

Propósito de TMB

Mejorar la vida de las personas y transformar nuestras ciudades mediante la prestación de un servicio que garantice el derecho a una movilidad segura, sostenible y accesible para todas las personas.

Valores de TMB

TMB empresa comprometida con:

El servicio público: asumimos con responsabilidad el compromiso con la prestación del servicio de movilidad metropolitana, esencial para el bienestar de la ciudadanía y la transformación positiva de nuestras ciudades.

La mejora: impulsamos la mejora constante como motor de transformación, a través de la innovación, la digitalización, el aprendizaje y la escucha activa. Esta actitud nos permite evolucionar hacia un servicio cada vez más eficiente y centrado en las personas.

Las personas: situamos a las personas en el centro de nuestra actividad. Para el conjunto de personas que trabajamos, promovemos el bienestar, la profesionalidad y la participación. Para la ciudadanía, garantizamos un servicio accesible, inclusivo y de calidad, que responde a sus necesidades.

La excelencia: actuamos con rigor, responsabilidad y vocación de servicio, buscando la calidad y la eficiencia en todos los ámbitos de la organización. Perseguimos ofrecer una experiencia de movilidad segura, accesible y satisfactoria.

Retos de TMB

Ciudadanía

› Orientados a la ciudadanía

Situamos a la ciudadanía en el centro de nuestra actividad. Los retos en este ámbito incluyen mejorar la relación con las personas usuarias, reforzar la marca y el reconocimiento institucional, y garantizar que el servicio responda de manera efectiva, accesible y sostenible a las necesidades reales de la ciudadanía.

1. Situar a la ciudadanía en el centro
2. Reforzar la marca y el reconocimiento social

Movilidad

› Relacionados con la prestación del servicio

La excelencia en el servicio es nuestra prioridad estratégica. Los retos asociados incluyen garantizar la calidad operativa, gestionar eficientemente los activos y las infraestructuras, asegurar la sostenibilidad financiera e impulsar la innovación tecnológica para ofrecer una movilidad metropolitana moderna, segura y fiable.

3. Mejorar el servicio y la consecución de resultados
4. Modernizar, mejorar y ampliar las infraestructuras, los sistemas y el material móvil
5. Construir un marco financiero estable
6. Impulsar soluciones tecnológicas y la innovación

Personas trabajadoras

› Vinculados a las personas trabajadoras

Somos el motor del servicio público. Los retos en este ámbito se centran en fomentar la motivación, el desarrollo profesional, el bienestar y el sentido de pertenencia, promoviendo una organización más cohesionada, competente y comprometida.

7. Fomentar la motivación y el sentimiento de pertenencia
8. Promover la profesionalidad y la excelencia

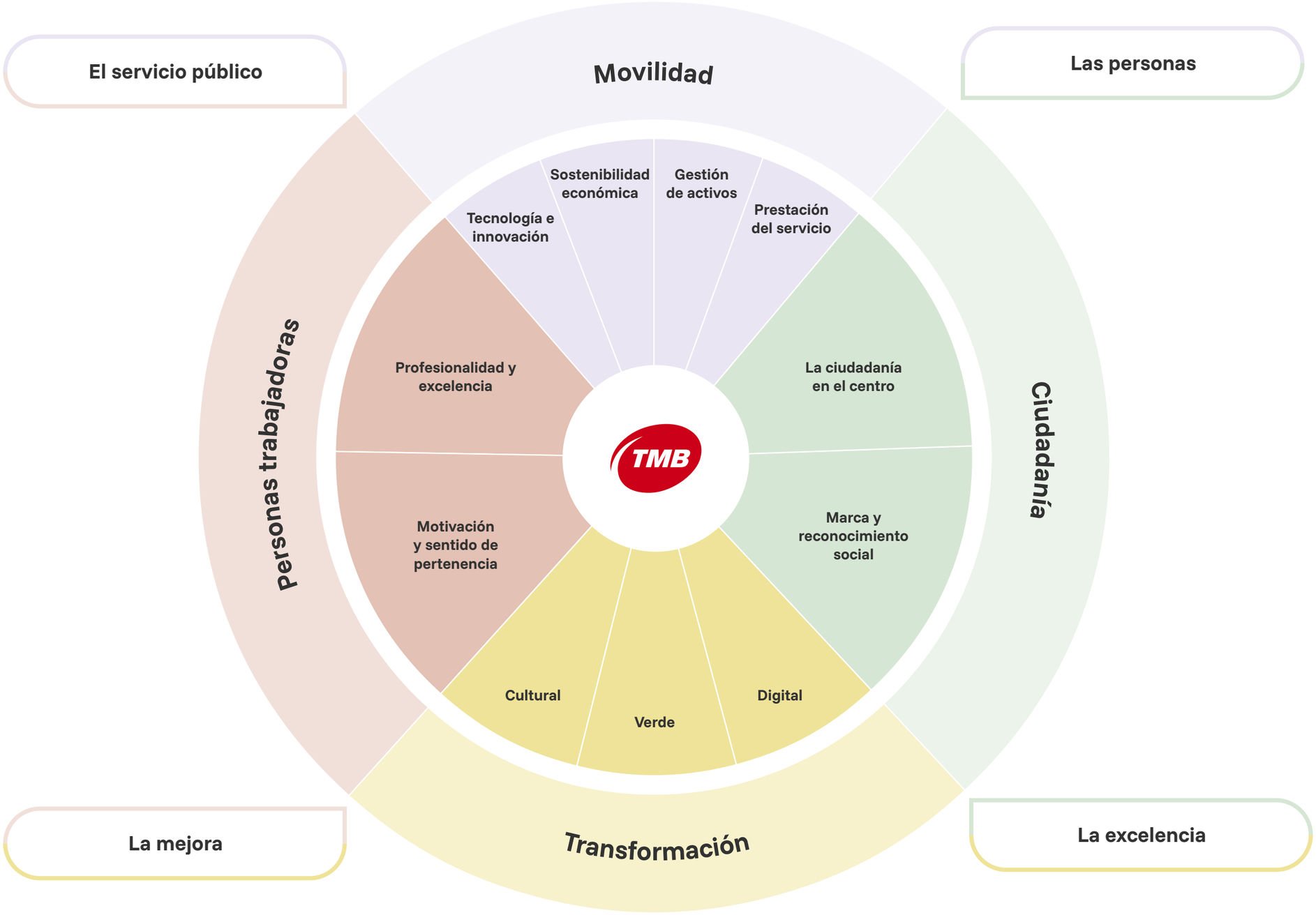
Transformación

Impulsamos una triple transformación — digital, verde y cultural— para adaptarnos a los nuevos tiempos y anticiparnos a los cambios sociales, tecnológicos y ambientales. Esta transformación permite modernizar los procesos, reducir el impacto ambiental y evolucionar hacia una cultura corporativa más abierta, innovadora y participativa.

9. Transformación Cultural
10. Transformación Verde
11. Transformación Digital

El servicio público

Las personas



La mejora

La excelencia

Objetivos estratégicos por reto

Ciudadanía

› 1. Situar a la ciudadanía en el centro

Escuchamos y conectamos a las personas

- Escuchar las necesidades, fomentar la cocreación y hacer partícipe a la ciudadanía de las mejoras antes de su implantación.
- Mejorar la experiencia del cliente, especialmente en lo relativo a la atención, la seguridad y la comunicación.
- Profundizar en la relación y el vínculo con las instituciones y la ciudadanía.
- Garantizar la accesibilidad universal.

› 2. Reforzar la marca y el reconocimiento

Fortalecer nuestro vínculo con la sociedad

- Reforzar una identidad corporativa sólida y coherente.
- Mejorar la percepción ciudadana del servicio.
- Fortalecer el vínculo emocional con la sociedad.
- Comunicar lo que hacemos y lo que somos al conjunto de la sociedad.



Movilidad

› 3. Mejorar el servicio y la consecución de resultados

El servicio, nuestro compromiso

- Mejorar la calidad de la oferta, adecuarla a la demanda actual y prepararnos para la futura.
- Impulsar la mejora continua de los procesos.
- Ser una empresa data driven.

› 4. Modernizar, mejorar y ampliar infraestructuras, sistemas y material móvil

Trabajamos por la mejora constante

- Cubrir las necesidades actuales y futuras de material móvil, sistemas e infraestructuras.
- Disponer de activos resilientes ante cualquier contingencia.
- Pasar de un modelo de conservación y mantenimiento a un modelo de modernización y mejora continua que aborde los problemas de obsolescencia.
- Digitalizar los activos y los sistemas de mantenimiento para implantar una cultura de mantenimiento predictivo.

› 5. Construir un marco financiero estable

Comprometidos con la eficiencia

- Incrementar los ingresos de mercado.
- Recuperar y mantener FMB como sociedad de mercado.
- Disponer de contratos programa plurianuales y planes de inversión.
- Desarrollar mecanismos que promuevan la eficiencia.
- Promover una cultura de innovación financiera.

› 6. Impulsar soluciones tecnológicas y la innovación

Innovar en todo lo que hacemos

- Implantar soluciones tecnológicas orientadas a la mejora del servicio.
- Disponer de una hoja de ruta tecnológica para las necesidades actuales y futuras.
- Disponer de un plan de continuidad de la actividad y ciberresiliencia.
- Impulsar un gobierno común del dato en el conjunto de la empresa que garantice la calidad, la trazabilidad y el uso responsable.

Personas trabajadoras

› 7. Aumentar la motivación y el sentimiento de pertenencia

Orgullo de ser TMB

- Comunicar el propósito y compartir con todo el mundo, mediante nuevos espacios de participación, lo que somos, lo que hacemos y por qué.
- Fomentar un entorno de trabajo atractivo y enriquecedor.
- Poner en valor y reconocer la contribución del trabajo de cada profesional para alcanzar el propósito.
- Gestionar el talento de manera cercana, inclusiva y efectiva, acercando la organización a las personas trabajadoras.

› 8. Fomentar la profesionalidad y la excelencia

Mejorar para ser excelentes

- Detectar y promover el talento, proporcionando aprendizaje y formación continua al conjunto del personal.
- Identificar las funciones y necesidades actuales y futuras de los distintos puestos de trabajo.
- Mejorar y optimizar los procesos y proyectos siempre con una visión global.
- Fomentar la autonomía y la responsabilidad de las personas.

Transformación

› 9. Transformación cultural

Nuevos retos, nueva cultura

- Impulsar un liderazgo transformador que fomente la participación y la corresponsabilidad.
- Representar la diversidad de la sociedad.
- Fomentar una cultura organizativa alineada con la estrategia, que refuerce el trabajo transversal y elimine los silos internos.
- Reforzar la comunicación interna y la transparencia.

› 10. Transformación verde

Una empresa verde 360º

- Reducir la huella de carbono.
- Reforzar aún más la compra verde.
- Gestionar eficientemente los recursos e implantar una política de residuo cero.

› 11. Transformación digital

Una digitalización al servicio de las personas

- Integrar herramientas digitales y aplicar la IA en el día a día.
- Adaptar los procesos y la organización, y capacitar a las personas.
- Gestionar los datos de manera integral.





Adecuación del plan a los criterios ESG

Criterios Ambientales (E)

TMB refuerza su compromiso con la sostenibilidad ambiental integrando prácticas ecológicas en todas las áreas operativas. Esto incluye la reducción de la huella de carbono, la gestión eficiente de los recursos, la compra verde y la política de residuo cero, en consonancia con los objetivos de la transformación verde.

Criterios Sociales (S)

TMB promueve la inclusión, la diversidad y el bienestar del personal y de la ciudadanía. Se fomenta la participación activa, la formación continua, la igualdad de oportunidades y la mejora de la experiencia del cliente, garantizando un servicio accesible y equitativo para todas las personas.

Criterios de Gobernanza (G)

TMB aplica principios de transparencia, responsabilidad y ética en su gestión. Se refuerzan la comunicación interna, la toma de decisiones basada en datos, la ciberresiliencia y la cultura de la innovación, garantizando una gobernanza eficaz y alineada con los valores públicos.







30 acciones y proyectos para 2030

1 **Ampliación de la flota y mejora de las frecuencias de Metro:** incorporación de **39 nuevos trenes a la flota actual para alcanzar un total de 224 disponibles**. Este incremento de trenes permitirá mejorar las frecuencias de todas las líneas convencionales.

2 **Plan de resiliencia:** acciones destinadas a reducir los riesgos climáticos o de otra naturaleza que permitan garantizar la continuidad del servicio, reforzando las infraestructuras, los sistemas críticos y el mantenimiento, y estableciendo protocolos de respuesta rápida y coordinada.

3 **Plataforma de movilidad integrada:** continuar integrando distintos servicios de movilidad en nuestra plataforma digital, accesible y personalizada, para facilitar desplazamientos eficientes, sostenibles y centrados en las necesidades de las personas usuarias.

4 **Modernización de las máquinas de venta de billetes:** renovación de todas las máquinas actuales con el objetivo de mejorar la experiencia de compra de títulos de transporte, mediante dispositivos más accesibles, intuitivos y eficientes que faciliten la movilidad de la ciudadanía.

5 **Plan de ciberresiliencia:** implantar las medidas necesarias para que TMB sea una organización capaz de prevenir, resistir y recuperarse de las ciberamenazas, garantizando la continuidad operativa, la protección de los datos y la confianza digital en todos sus procesos.

6 **Agenda Bus:** implantar las medidas de la Agenda Bus con el objetivo de impulsar la renovación, ampliación y mejora de la red de autobuses, con criterios de sostenibilidad, eficiencia operativa y mejora del servicio a la ciudadanía.



Llegada del tren de la serie 7000 a Triangle



Nuevas máquinas de venta de billetes

7 **Cobertura 5G en la infraestructura de Metro:** apuesta tecnológica para dotar a la red subterránea de metro de cobertura móvil de alta velocidad, mejorando la conectividad digital de las personas usuarias y dando soporte operativo a la digitalización y el mantenimiento.

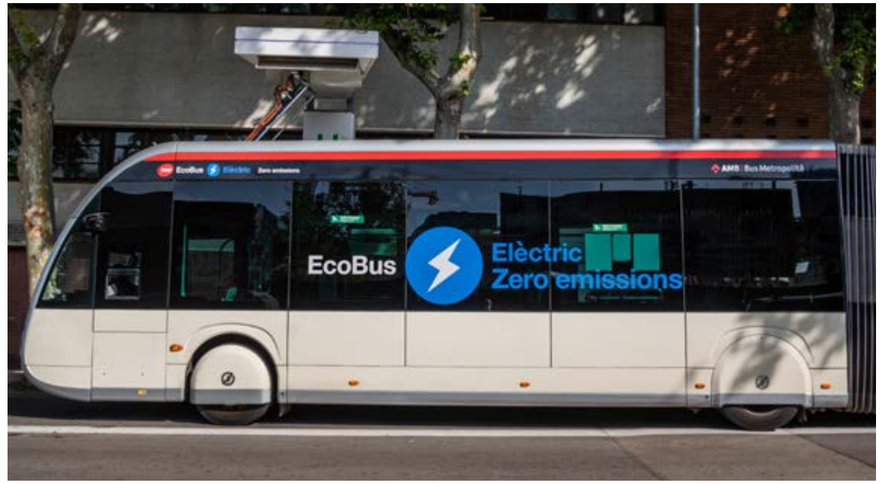
8 **Descarbonización de la flota de autobuses:** sustitución progresiva de la flota de autobuses por vehículos de cero emisiones, adaptando la infraestructura y los procesos a los requerimientos que ello conlleva.

9 **Prolongaciones y ampliaciones de la infraestructura de metro:** estar preparados y colaborar con la Generalitat para la ejecución de los diferentes proyectos de ampliación y prolongación de líneas; cabe destacar la puesta en servicio del tramo central de la L9.

10 **Internacionalización y diversificación de los negocios:** acciones destinadas a ampliar la experiencia y los servicios de TMB explorando nuevos mercados y líneas de negocio que refuercen la sostenibilidad económica y nuestro liderazgo en movilidad.

11 **Proyecto expositivo del patrimonio de TMB:** poner en valor la memoria histórica y cultural de TMB mediante acciones de conservación, divulgación y exposición del patrimonio material e inmaterial de la empresa, promoviendo los valores y beneficios del transporte público.

12 **Nuevo almacén logístico:** dotarnos de un nuevo almacén logístico que sustituya al actual y permita optimizar la gestión de materiales, mejorar la eficiencia operativa y garantizar un suministro ágil y sostenible mediante tecnologías avanzadas y mejorando los procesos logísticos internos.



Descarbonización de la flota de autobuses



Exposición de trenes en la Farinera del Clot





13 **Consolidar FMB como sociedad de mercado**: acciones destinadas a asegurar ingresos y flujos de capital para FMB que permitan recuperar y consolidar la condición de empresa de mercado.

14 **Ser una empresa saludable, inclusiva y diversa:** impulsar acciones que promuevan el bienestar físico y emocional, la igualdad de oportunidades y el respeto por la diversidad, fomentando un entorno laboral seguro, equitativo y acogedor para todas las personas.

15 **Gobernanza del dato para la toma de decisiones:** impulsar una gestión de los datos para tomar decisiones estratégicas y operativas basadas en ellos, una vez analizados de manera sistemática, y permitir mejorar la eficiencia, la innovación y la calidad de los servicios.

16 **Nuevo modelo de alimentación eléctrica para TMB:** implementar el nuevo modelo de alimentación eléctrica en TMB que permita satisfacer las necesidades actuales y futuras en términos de consumo y potencia de Bus y Metro, con un sistema resiliente y económicamente eficiente.

17 **Digitalización de Metro, Bus y Servicios Corporativos:** incorporar sistemas inteligentes y plataformas digitales que mejoren la eficiencia y la respuesta operativa, la gestión de alertas y la geolocalización, y permitan unificar datos y optimizar la experiencia de las personas usuarias.

18 **Plan de desarrollo del talento y sucesión:** acciones destinadas a impulsar y preparar el talento interno para garantizar la continuidad del liderazgo, la retención del conocimiento y la adaptación a los retos futuros de TMB.

19 **Mantenimiento predictivo:** incorporar al mantenimiento de nuestros activos tecnologías que permitan anticipar incidencias, optimizar la disponibilidad de los vehículos y mejorar la eficiencia operativa mediante el análisis de datos y la digitalización de los procesos de mantenimiento.

20 **Plan de vías:** programa que define la renovación, el mantenimiento y la modernización de las superestructuras de vía y catenaria del metro para garantizar la seguridad, la fiabilidad y una disponibilidad óptima del servicio.

21 **Eficiencia energética:** acciones destinadas a optimizar el consumo energético en infraestructuras, flotas y procesos, mediante tecnologías sostenibles, una gestión inteligente y acciones de reducción del impacto ambiental.

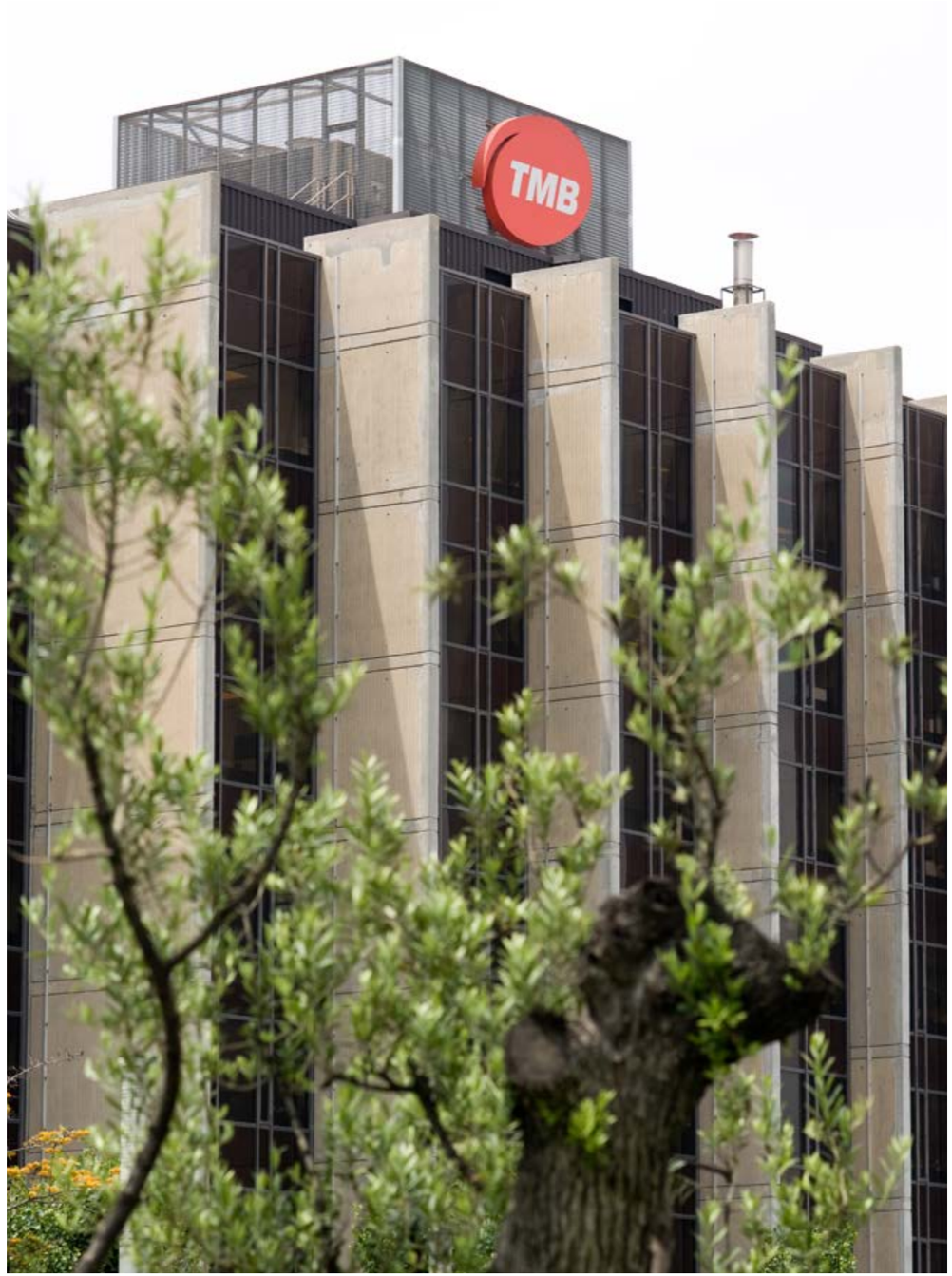
22 **Cultura de la innovación:** acciones destinadas a impulsar y consolidar actitudes abiertas al cambio, la creatividad y la mejora constante, integrando la innovación como valor transversal en todos los ámbitos de la organización.

23 **Nuevas estrategias y herramientas de comunicación:** acciones destinadas a reforzar la cohesión y el compromiso entre las personas trabajadoras, mediante canales, herramientas y acciones que faciliten la circulación de la información y la participación activa en la organización. De cara al exterior, aplicar un nuevo modelo de información y atención al cliente.

24 **Oficina Lean:** creación de una unidad que impulse la mejora continua, la eficiencia operativa y la cultura de valor añadido mediante metodologías Lean, facilitando la transformación organizativa y la optimización de procesos.

25 **Cultura de la transparencia y protección de datos:** conjunto de acciones destinadas a promover la rendición de cuentas, el acceso a la información y documentación y la garantía de los derechos de privacidad mediante una gestión responsable y segura de los datos personales.

26 **Nueva cochera Zona Franca:** nuevo complejo de cocheras de Zona Franca, con actuaciones centradas en electrificar las instalaciones, incorporar talleres y equipos para flotas eléctricas y de hidrógeno, y habilitar nuevos espacios y tecnología avanzada que den soporte directo a la operación y al mantenimiento eficiente de los autobuses.



27 **AMBici:** acciones destinadas a consolidar el servicio del AMBici como pieza clave de la movilidad metropolitana, ampliando y reforzando la red de bicicletas y estaciones, así como su alcance territorial.

28 **Accesibilidad universal:** acciones para garantizar una movilidad inclusiva para que todo el mundo pueda utilizar el transporte en igualdad de condiciones, mediante el diseño adecuado y la mejora de instalaciones y vehículos, y una coordinación de medidas operativas.

29 **Plan de espacios:** acciones destinadas a mejorar, modernizar y reorganizar los diferentes espacios de trabajo: oficinas, talleres y espacios técnicos, con el objetivo de adecuarlos a nuevas formas de trabajo, flexibilizar sus funciones y mejorar el bienestar de las personas trabajadoras.

30 **Negocios corporativos:** acciones para generar ingresos mediante estrategias de marketing y comercialización; modernizando servicios singulares como el BBT y el teleférico, mejorando la experiencia del cliente y recuperando el Tramvia Blau.

Modelo de seguimiento

El despliegue se gobernará desde la Comisión Ejecutiva y se crearán comités para el seguimiento de las acciones y los hitos asociados a los cuatro retos principales: Ciudadanía, Movilidad, Personas y Transformación.

Estos comités se reunirán como mínimo una vez al año y rendirán cuentas de su actividad a la Comisión Ejecutiva. Podrán tener un formato reducido y ampliado, y subdividirse, especialmente en lo relativo al ámbito del servicio, en otros más específicos.

Su composición será plural y representará a las distintas direcciones, aunque se dará mayor peso a aquellas con un papel más relevante para abordar los retos que les correspondan.





5.4. Almacén Central

El año 2025 ha marcado el inicio de la transformación del Almacén Central y del Control de Calidad, tanto en el ámbito logístico y de las instalaciones como en el modelo organizativo y la oferta de servicios al cliente interno. Durante el ejercicio se han desarrollado tres líneas de actuación principales:

Recopilación de las necesidades del cliente interno

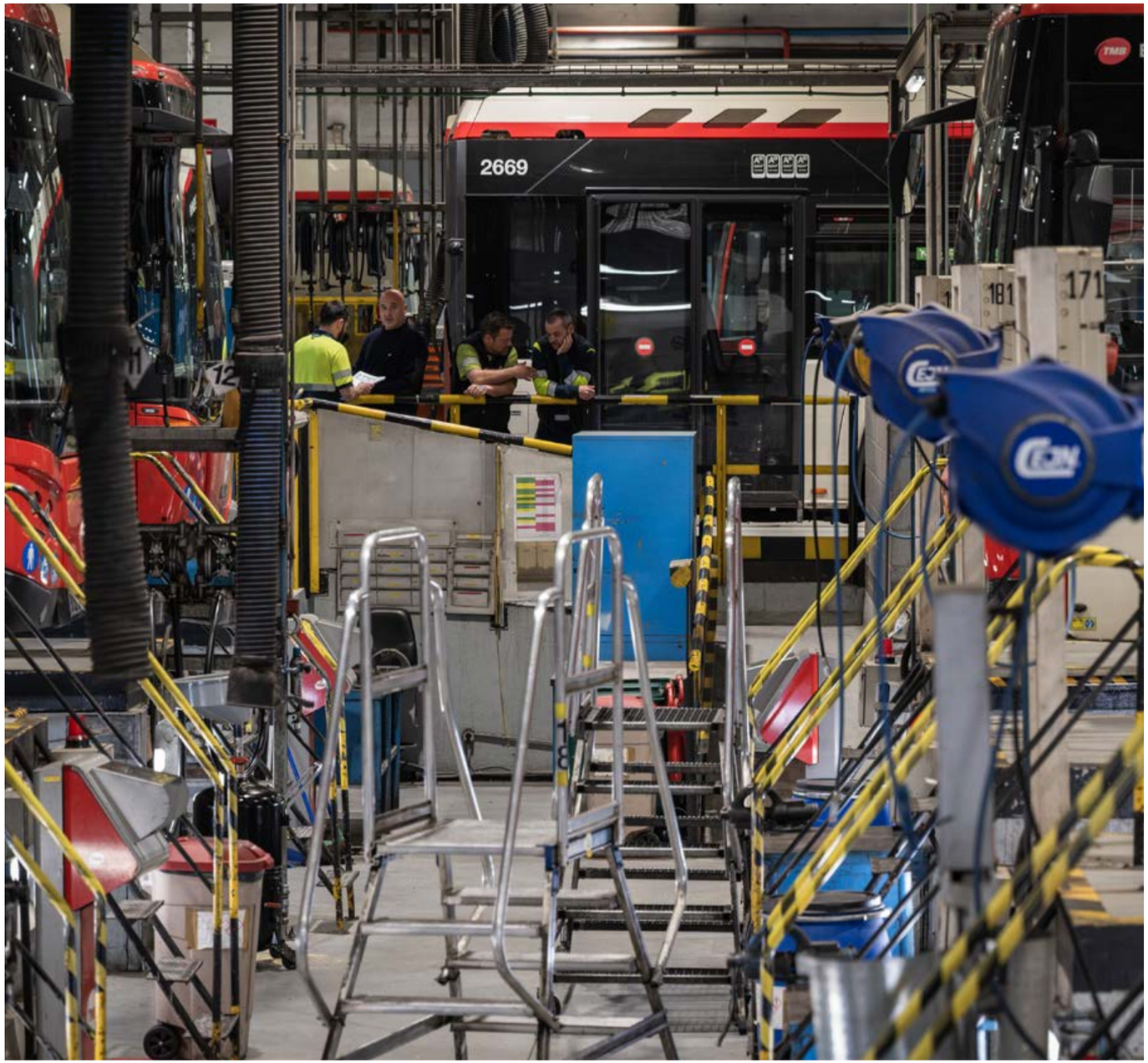
Licitación y adjudicación de un acuerdo marco para analizar procesos, identificar mejoras inmediatas y definir las adaptaciones necesarias para abordar la futura automatización.

Acuerdo marco de consultoría logística y automatización

Licitació i adjudicació d'un acord marc per analitzar processos, identificar millores immediates i definir adaptacions necessàries per afrontar l'automatització futura.

Búsqueda de una nueva ubicación

Identificación de un emplazamiento próximo al actual, tarea que continuará en 2026, para absorber el crecimiento previsto y dar respuesta a las necesidades del servicio.





06

Información financiera

Operaciones de tesorería y planificación financiera

La **demanda de transporte público en Barcelona ha continuado alcanzando máximos históricos durante 2025**. Este incremento puede atribuirse principalmente a diversos factores como:

- La mejora de la actividad económica.
- Las bonificaciones del 50 % aplicadas a diversos títulos de transporte.
- El aumento del turismo en la ciudad de Barcelona.
- La mejora de la oferta y de la calidad del servicio, lo que ha sido reconocido por la clientela: este año se ha alcanzado la puntuación más alta del Índice de Satisfacción del Cliente (ISC), llegando al 8,19 en TB y al 8,21 en FMB.

Las bonificaciones aplicadas son financiadas por cuatro administraciones públicas: el Estado aporta el 30 %, mientras que el 20 % restante se reparte entre las administraciones consorciadas catalanas (Generalitat, Ayuntamiento de Barcelona y Área Metropolitana de Barcelona). No obstante, los operadores reciben estas aportaciones con un desfase temporal de varios meses, lo que obliga a las empresas Transports de Barcelona, SA (TB, SA) y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB, SA) a recurrir a financiación a corto plazo.

En 2025, tanto Transports de Barcelona, SA (TB, SA) como Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB, SA) renovaron sus líneas de crédito por importes de 40 M€ y 51 M€, respectivamente. A estas pólizas hay que añadir la asistencia financiera prestada por Projectes i Serveis de Mobilitat, SA (PSM, SA), empresa participada al 50 % por TB, SA y FMB, SA.

Durante 2025, las administraciones han mantenido las bonificaciones del 50 % en los títulos regulares durante todo el año. Hasta el 31.12.2025, se han cobrado 34,1 M€ de un total pendiente de 150,8 M€ en concepto de bonificaciones.

Otro motivo para recurrir a la deuda a corto plazo es que las aportaciones mensuales de la ATM se cobran a 60 días. A 31.12.2025 había mensualidades pendientes por valor de 126,8 M€, ya abonadas posteriormente a TMB.

Situación de la deuda a corto plazo de las operaciones de tesorería (31.12.2025)

Empresa	Tipo de financiación	Importe (M€)
PSM, SA > FMB, SA	Asistencia financiera	75,0
TB, SA	Póliza de crédito	34,6
FMB, SA	Póliza de crédito	30,9

En cuanto a las operaciones a largo plazo, las disposiciones realizadas durante 2025 han sido:

Operaciones a largo plazo

Empresa	Entidad financiera	Finalidad	Importe dispuesto (M€)
TB, SA	BEI (préstamo 2023)	Compra de 92 autobuses	2,2
FMB, SA	BEI (préstamo 2019)	Compra de 50 trenes e inversiones en la red de Metro	19,2
FMB, SA	ICF	Inversiones en la red de Metro	3,6

6.1. Cuenta de pérdidas y ganancias

En 2025 se ha registrado un impacto significativo en la cuenta de pérdidas y ganancias derivado del aumento de la demanda. Se han vuelto a alcanzar cifras récord de pasajeros tanto en la red de Bus como en la de Metro, lo que ha impulsado el crecimiento de los ingresos por ventas pese al mantenimiento de la bonificación del precio de los principales títulos integrados de transporte público.

Ingresos

- El importe neto de la cifra de negocio del ejercicio 2025 (sin incluir las subvenciones al servicio) ha crecido en 105 millones de euros, un 15,4 % más que en 2024, gracias al incremento de la actividad y de la tarifa media. También debe tenerse en cuenta lo indicado en la nota 2.3 en relación con la comparabilidad del saldo de las compensaciones por pérdidas de ingresos.

- Los ingresos procedentes de la venta de títulos de transporte han aumentado en 96,4 millones de euros (un 15,5 %) como consecuencia del crecimiento del número de pasajeros en el conjunto de los medios de transporte de TMB. Asimismo, los ingresos por bonificaciones incorporan la compensación por la pérdida de ingresos comerciales derivada de la aplicación de la tarifación social a determinados títulos. Durante 2025 se ha mantenido la bonificación del precio de los principales títulos integrados de transporte.

- Otros ingresos de explotación, que incluyen los ingresos por pensiones y las subvenciones a la explotación, han disminuido en 79,9 millones de euros respecto a 2024, principalmente por la reducción de 81,3 millones de euros en las subvenciones a la explotación incorporadas al resultado del ejercicio.

- Dentro de los ingresos accesorios y por prestación de servicios, respecto a 2024, han aumentado las partidas de ingresos por venta de chatarra, por servicios de mantenimiento de la L9/10 de Metro para Ifercat, los ingresos de intervención y los de cooperación exterior.

Gastos de operación

- Los aprovisionamientos han aumentado en 9,7 millones de euros respecto a 2024, principalmente por el incremento de las bobinas de títulos de transporte y los recambios de material móvil.

- Los gastos de personal (que incluyen las pensiones) han aumentado en 24,9 millones de euros (4,4 %) debido a la revisión salarial anual prevista en los convenios colectivos y a la dotación de provisiones (véase la nota de las cuentas anuales).

- En servicios exteriores se registra un incremento de 1,8 millones de euros (0,4 %) respecto a 2024, si bien se incluyen el renting de los trenes y los cánones de la L9/10. Las partidas que más han aumentado dentro del resto de servicios exteriores han sido los gastos de reparación y conservación de elementos de transporte, maquinaria y escaleras mecánicas, seguros, gastos informáticos, seguridad y limpieza.

Resto de partidas

- La amortización neta ha disminuido en 2,3 millones de euros debido al aumento de las subvenciones de capital en 15,0 millones de euros y, por otra parte, los gastos financieros se han reducido en 6,1 millones de euros respecto a 2024.

- El resultado positivo del ejercicio después del impuesto sobre sociedades ha sido de 12,9 millones de euros, lo que supone una disminución de 2,3 millones de euros respecto al año anterior. Este resultado positivo se deriva de los resultados de las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL.

Cuenta de resultados consolidada del Grupo Transports Metropolitans de Barcelona

(en miles de euros)

	2025	2024	Diferencia	Dif %
A) OPERACIONES CONTINUADAS				
Importe neto de la cifra de negocios	**785.211,50**	**680.231,09**	**104.980,41**	**15,4**
a) Ventas	718.312,80	621.936,00	96.376,80	15,5
b) Prestación de servicios	66.898,70	58.295,09	8.603,60	14,8
Aprovisionamientos	**-64.682,88**	**-54.979,08**	**-9.703,80**	**17,6**
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles	-64.324,12	-54.288,50	-10.035,62	18,5
c) Trabajos realizados por otras empresas	-207,94	-215,25	7,31	
d) Deterioro de mercaderías y otros aprovisionamientos	-150,82	-475,32	324,50	-68,3
Otros ingresos de explotación	**360.996,81**	**440.907,97**	**-79.911,15**	**-18,1**
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	4.736,92	3.333,03	1.403,90	42,1
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	356.259,89	437.574,94	-81.315,05	-18,6
Gastos de personal	**-589.039,64**	**-564.154,17**	**-24.885,47**	**4,4**
a) Sueldos, salarios y asimilados	-423.568,31	-409.957,08	-13.611,23	3,3
b) Cargas sociales	-165.471,34	-154.197,10	-11.274,24	7,3
Otros gastos de explotación	**-416.511,55**	**-416.131,87**	**-379,68**	**0,1**
a) Servicios exteriores	-412.005,19	-410.232,04	-1.773,15	0,4
a.1) Energía	-21.123,30	-20.637,45	-485,85	2,4
a.2) Canon L9/10	-146.528,98	-142.096,64	-4.432,34	3,1
a.3) Renting de trenes	-21.793,99	-45.608,04	23.814,05	-52,2
a.4) Resto de servicios exteriores	-222.558,93	-201.889,91	-20.669,02	10,2
b) Tributos	-1.848,04	-766,92	-1.081,13	
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-2.305,16	-3.809,61	1.504,45	-39,5
d) Otros gastos de gestión corriente	-353,16	-1.323,30	970,15	-73,3
Amortización del inmovilizado	**-114.393,19**	**-101.731,76**	**-12.661,43**	**12,4**
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero	**83.485,54**	**68.516,82**	**14.968,72**	**21,8**
Excesos de provisiones	**564,98**	**45,73**	**519,24**	
Deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado	**31,93**	**169,16**	**-137,23**	**-81,1**
b) Resultados por enajenaciones y otros	31,93	169,16	-137,23	-81,1
A.1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	45.663,50	52.873,89	-7.210,40	-13,6

	2025	2024	Diferencia	Dif %
Ingresos financieros	**5.210,72**	**6.283,11**	**-1.072,39**	**-17,1**
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	**541,61**	**510,95**	**30,66**	**6,0**
a2) En terceros	541,61	510,95	30,66	6,0
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	**4.271,54**	**5.364,38**	**-1.092,84**	**9,9**
b1) De empresas asociadas	538,98	556,15	-17,16	-3,1
b2) De terceros	3.732,56	4.808,23	-1.075,68	-22,4
c) Imputación de subvenciones, donaciones y legados financieros	**397,58**	**407,78**	**-10,21**	**-2,5**
Gastos financieros	**-38.040,06**	**-44.125,77**	**6.085,71**	**-13,8**
a) Por deudas con empresas del grupo y asociadas				
b) Por deudas con terceros	-38.040,06	-44.125,77	6.085,71	-13,8
Diferencias de cambio	**-1,36**	**0,18**	**-1,54**	
Deterioro y resultado por ventas de instrumentos financieros	**-2,61**	**-76,84**		
A.2) RESULTADO FINANCIERO	-32.833,31	-37.919,32	5.011,79	-13,2
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	**1.211,51**	**102,69**		
A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	14.041,70	15.057,26	-2.198,61	-14,6
Impuestos sobre beneficios	**-1.124,76**	**-980,37**	**-144,39**	**14,7**
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	12.916,94	14.076,89	-2.343,00	-16,6
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO	12.916,94	14.076,89	-2.343,00	-16,6

6.2. Balance de situación a 31 de diciembre

ACTIVO (en miles de euros)

	2025	2024	Diferencia
ACTIVO NO CORRIENTE	**2.155.656**	**2.229.809**	**-74.152**
Inmovilizado intangible	14.704	16.356	-1.652
Inmovilizado material	1.365.929	1.358.943	6.985
Inversiones inmobiliarias	0	0	0
Inversiones en empresas del Grupo y asociadas a largo plazo	18.008	16.366	1.642
Inversiones financieras a largo plazo	757.016	838.144	-81.128
Activos por impuesto diferido	0	0	0
ACTIVO CORRIENTE	**440.495**	**370.615**	**69.880**
Existencias	32.852	26.954	5.898
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	364.558	317.615	46.943
Inversiones financieras a corto plazo	1.106	1.555	-449
Periodificaciones a corto plazo	5.330	4.041	1.290
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	36.649	20.451	16.198
TOTAL ACTIVO	2.596.151	2.600.424	-4.272

PATRIMONIO NETO Y PASIVO (en miles de euros)

	2025	2024	Diferencia
PATRIMONIO NETO	**1.330.079**	**1.312.839**	**17.240**
Fondos propios:	364.175	351.258	12.917
Capital escriturado	*18.642*	*18.642*	*0*
Reservas	*332.828*	*318.730*	*14.099*
Resultados de ejercicios anteriores	*-212*	*-190*	*-22*
Resultado del ejercicio	*12.917*	*14.077*	*-1.160*
Ajustes por cambios de valor	4.501	3.711	790
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	961.403	957.870	3.533
PASIVO NO CORRIENTE	**917.468**	**980.425**	**-62.957**
Provisiones a largo plazo			0
Deudas a largo plazo	900.777	968.017	-67.240
Periodificaciones a largo plazo	16.690	12.407	4.283
PASIVO CORRIENTE	**348.604**	**307.160**	**41.444**
Provisiones a corto plazo	6.349	7.705	-1.357
Deudas a corto plazo	187.440	153.097	34.343
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	132.330	132.762	-433
Periodificaciones a corto plazo	22.486	13.595	8.891
TOTAL PASIVO	2.596.151	2.600.424	-4.272

Acciones propias

La sociedad no posee acciones propias. Durante el año no se han producido transacciones con acciones propias.

Plazos de pago a proveedores

En cuanto al periodo medio de pago a proveedores en 2025, en Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA ha sido de 24 días; en Transports de Barcelona, de 9 días; en Projectes i Serveis de Mobilitat, de 11 días, y en TMB, SL, de 9 días.

Riesgos asociados a instrumentos financieros

Véase la nota 7.9 de las Cuentas Anuales del ejercicio 2025 del Grupo Consolidado de Transports Metropolitans de Barcelona.



6.3. Inversiones

En 2025 se ha mantenido un esfuerzo inversor relevante en el conjunto de sociedades del Grupo Consolidado de TMB, con unas inversiones que han ascendido a 119,8 millones de euros. Pese a su volumen significativo, esta cifra representa una reducción de 135,6 millones de euros respecto al ejercicio anterior.

Esta disminución se explica principalmente por la notable reducción de las inversiones destinadas a elementos de transporte, es decir, a la adquisición de trenes y autobuses, que en 2024 habían alcanzado un nivel excepcionalmente elevado.



Inversiones en TB, SA

Del conjunto de inversiones realizadas, cabe destacar las siguientes:

- Aplicaciones informáticas: hacen referencia a la actualización del software de los canales de venta en línea, distintos módulos de SAP, el Sistema PPS (Planificación y Prestación del Servicio) y la evolución del portal web de TMB.
- Edificios y otras construcciones: destacan las inversiones destinadas al módulo prefabricado del edificio Zona Franca III.
- Maquinaria, instalaciones y utillaje: destacan las inversiones destinadas a la estación de carga de gas natural y a la estación de recarga eléctrica de Zona Franca-I.
- Elementos de transporte: hacen referencia a 4 autobuses UNVI eléctricos de dos pisos y 6 autobuses IRIZAR estándar eléctricos.

Dentro de los 29,6 millones de euros de variación del inmovilizado en curso, destacan los anticipos para la compra de nuevos autobuses, las inversiones en la infraestructura de recarga eléctrica y las inversiones en la nueva cochera de Zona Franca Port.

Inversiones en FMB, SA

Las inversiones más significativas del ejercicio han sido las siguientes:

- Las aplicaciones informáticas hacen referencia principalmente a distintos módulos de SAP, a la aplicación PPS (Planificación y Prestación del Servicio) y a mejoras del software de TMBApp-Hola Barcelona y WebTMB.

- Edificios y otras construcciones: destacan las inversiones destinadas a la ampliación del foso de la vía 3 de Sagrera y al cerramiento perimetral del Funicular.

- Instalaciones fijas: destacan las inversiones destinadas a la adecuación de marchas en la L1 y la L3 del ATP-ATO, a escaleras mecánicas, a las actuaciones en el simulador de Catalunya, a la adecuación de las vías de entrada al taller de Sagrera y a la renovación de vías en la L4 y la L2.

- Maquinaria, instalaciones y utillaje: destacan las inversiones en la ventilación de pozos de la L4, en el control de accesos CAT de la L9 Sud y en el banco de pruebas para pantógrafos.

- En el apartado de subcentrales destacan los recuperadores de energía de tracción.

- Equipos para procesos de información: destacan las impresoras multifunción, los monitores y los distribuidores de fibra óptica.

- Mobiliario y enseres: destacan el mobiliario industrial de los talleres, de la sala de formación y de las bases de operaciones.

- Dentro de los elementos de transporte, destacan la remodelación de trenes de la serie 2100, los nuevos trenes de la serie 8000 y las adaptaciones de trenes de las series 5000 y 6000.

- Los recambios para inmovilizado hacen referencia principalmente a los bogies de ruedas de trenes, al material del parque de trenes (pantallas, ATC y DMI) y al material de los Paneles de Información al Pasajero (INP).



Asimismo, las variaciones del inmovilizado en curso ascienden a 42,6 millones de euros, correspondientes a la compra de trenes, vehículos auxiliares ferroviarios, inversiones en la remodelación de estaciones y bases de operaciones, la remodelación y adaptación de trenes y la ampliación del almacén de Triangle Ferroviari.

Otras inversiones

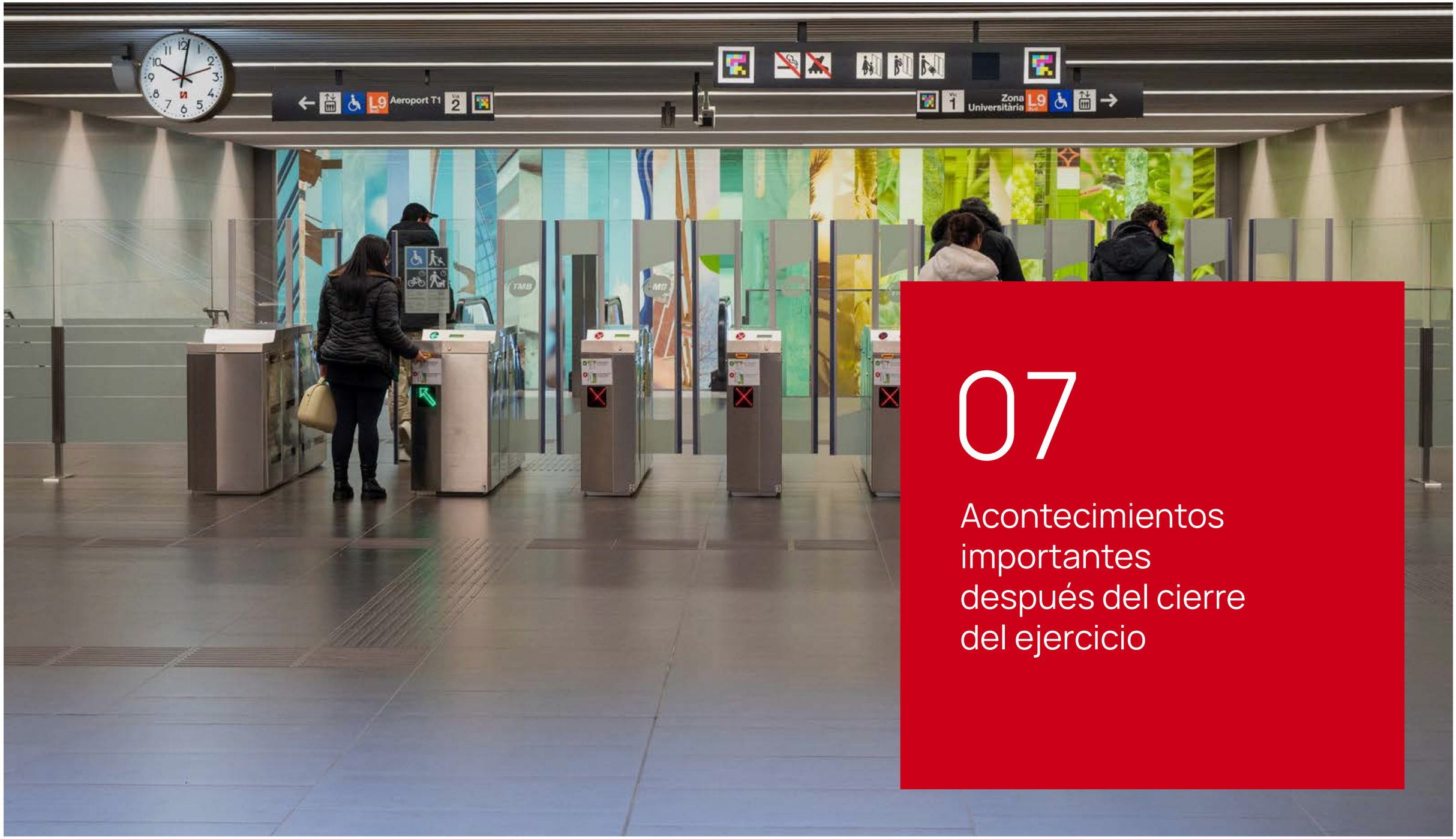
En Projectes i Serveis de Mobilitat, SA, las inversiones han ascendido a 2,5 millones de euros. Dentro del capítulo de Inmovilizado Intangible, destacan las aplicaciones de apoyo al Transporte de Ocio (TDO) y TMBCommerce. En cuanto a la Variación del inmovilizado en curso, se incluyen las inversiones de AMBici y el proyecto de dependencias del Teleférico de Montjuïc.

En TMB, SL, destaca la inversión destinada a la evolución de la plataforma de comercio electrónico y TMBApp-Hola BCN.

Finalmente, en el siguiente cuadro se recogen las inversiones del Grupo por sociedades correspondientes al año 2025:

(en miles de euros)

Conceptos	TB, SA	FMB, SA	PSM, SA	TMB, SL	Fundación	TOTAL
Inmovilizado intangible:	**1.386,5**	**1.469,8**	**47,7**	**194,0**	**0,0**	**3.098,0**
Propiedad industrial	0,0					**0,0**
Aplicaciones informáticas	1.386,5	1.469,8	47,7	194,0	0,0	**3.098,0**
Inmovilizado material:	**8.973,7**	**33.060,0**	**1,5**	**0,0**	**0,0**	**42.035,2**
Edificios y otras construcciones	130,8	215,5	0,0	0,0	0,0	**346,3**
Instalaciones fijas	0,0	21.290,0	1,5	0,0	0,0	**21.291,5**
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2.282,6	4.146,3	0,0	0,0	0,0	**6.428,9**
Subcentrales	0,0	29,1	0,0	0,0	0,0	**29,1**
Mobiliario y enseres	5,7	162,7	0,0	0,0	0,0	**168,4**
Equipos para procesos de información	0,0	53,0	0,0	0,0	0,0	**53,0**
Elementos de transporte	6.554,6	5.733,1	0,0	0,0	0,0	**12.287,7**
Repuestos para inmovilizado	0,0	1.430,3	0,0	0,0	0,0	**1.430,3**
Subtotal	**10.360,2**	**34.529,8**	**49,2**	**194,0**	**0,0**	**45.133,2**
Variaciones de inmovilizado en curso	29.641,6	42.577,7	2.416,9	16,6	0,0	**74.652,8**
Total (miles de euros)	40.001,8	77.107,5	2.466,1	210,6	0,0	119.786,0



07

Acontecimientos importantes después del cierre del ejercicio

Tras el cierre del ejercicio no se ha producido ningún acontecimiento destacable que no estuviera contemplado en los planes económicos y operativos previstos para el año 2025.

No obstante, el Consejo de Administración de la **ATM de Barcelona acordó nuevamente mantener las bonificaciones del 50 % en los abonos (T-usual y T-jove).** De este modo, se mantendrán las mismas bonificaciones para el ejercicio 2026 (incluidos los títulos para familias monoparentales y numerosas y para personas en situación de desempleo).

Al margen de las bonificaciones, en cuanto al precio general de las tarifas, estas se actualizan una media del 3,5 %, según lo aprobado el pasado 19 de diciembre por la ATM de Barcelona. La actualización de las tarifas se produce tras diversas mejoras en las prestaciones de los títulos sociales, la mejora de la oferta, la renovación y ampliación del material móvil y la renovación tecnológica del sistema de transporte público, con nuevos costes asociados.

Las nuevas tarifas de 2026 entraron en vigor el 15 de enero.

En el contexto de la inestabilidad geopolítica internacional derivada del conflicto en Oriente Medio durante el ejercicio 2026, la Dirección está llevando a cabo un seguimiento continuo de los posibles efectos sobre la actividad de la Sociedad. En la fecha de formulación del presente informe de gestión no se han identificado impactos significativos, si bien se mantiene una monitorización activa de la evolución de la situación.

Los miembros del Consejo de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA, reunidos el 26 de marzo de 2026, dan por formulado el Informe de Gestión 2025, recogido en este documento de 80 páginas.



Anexo al Informe de Gestión de 2025
del Grupo Consolidado de Transports
Metropolitans de Barcelona

Estado de Información No Financiera e Información sobre Sostenibilidad 2025

Marzo 2026

Transports
Metropolitans
de Barcelona

Índice

1. Introducción 82

2. Quiénes somos 84
2.1. Nuestro modelo de negocio 87

3.Hechos y datos destacados del año 2025 94
3.1. Principales datos de la red de TMB 95
3.2. Hechos destacados de 2025 97

4. Gestión de riesgos y materialidad 101
4.1. Gestión del riesgo: Sistema de Gestión de riesgos y oportunidades 103
4.2. Consulta a los grupos de interés 105
4.3. Materialidad: los aspectos relevantes 107

5. Clientela 110
5.1. Relaciones con nuestra clientela 119
5.2. Atención y satisfacción del cliente 120
5.3. Accesibilidad de los servicios 130
5.4. Salud i seguridad del pasajero 133

6.Nuestra gente 135
6.1. Perfil del grupo 141
6.2. Atracción e impulso del talento 154
6.3. Bienestar, diversidad e inclusión 161
6.4. Salud y seguridad en el trabajo 177
6.5. Personas de la cadena de valor 187

7. Compromiso social 188
7.1. Plan de responsabilidad social - Agenda 2030 189
7.2. Fundación TMB 191
7.3. Derechos humanos 195

8. Protección del medio ambiente 197
8.1. Prevención de riesgos ambientales 198
8.2. Taxonomía 199
8.3. Cambio climático 213
8.4. Contaminación 244
8.5. Agua y recursos marinos 250
8.6.Biodiversitat y ecosistemas 256
8.7. Uso de recursos y economía circular 257

9. Una gestión responsable: ética y buen gobierno 262
9.1. Gobernanza 264
9.2. Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa 268
9.3. Normativa y reglamento 272
9.4. Transparencia 277
9.5. Protección de datos y gestión de la información 281
9.6. Compra responsable 285
9.7. Información fiscal 289

10. Tabla de contenidos del EINF (ESRS 1) 291

TMB
Transports Metropolitans de Barcelona



01

Introducción

Introducción

En cumplimiento de la **Ley 11/2018, de 28 de diciembre**, se ha incorporado en el anexo del Informe de Gestión de 2025 el **Estado de Información No Financiera de la sociedad (EINF)**, de acuerdo con los contenidos y requisitos exigidos por dicha ley. Este estado se desarrolla a lo largo de los distintos capítulos de este documento anexo al Informe de Gestión de Transports Metropolitans de Barcelona.

El EINF e IS incluye la información requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera, así como información adicional sobre sostenibilidad correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2025 (en adelante, la información sobre sostenibilidad).

En el ámbito europeo, desde 2023 ha entrado en vigor un nuevo marco normativo relativo a la publicación de información corporativa en materia de sostenibilidad, integrado por la Directiva 2013/34/UE, en su versión modificada por la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, sobre información corporativa en materia de sostenibilidad (**Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD**), y por el Reglamento Delegado (UE) 2023/2772, que desarrolla las normas comunes de presentación de información sobre sostenibilidad, denominadas **European Sustainability Reporting Standards (ESRS o NEIS).**

La Directiva CSRD no ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español ni a 31 de diciembre de 2025 ni en la fecha de formulación del presente informe. Ante esta falta de transposición, la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) y el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) han emitido diversos comunicados conjuntos en los que recomiendan que las entidades españolas obligadas conforme a la CSRD publiquen el EINF teniendo en cuenta el nuevo marco de las ESRS, incluidos, con carácter adicional, determinados desgloses exigidos por la Ley 11/2018 y que no están expresamente contemplados en las ESRS.

Con fecha de 26 de febrero de 2026 se ha publicado la Directiva (UE) 2026/470 (Directiva Ómnibus I), que introduce modificaciones relevantes en el régimen europeo de información sobre sostenibilidad.

Estas modificaciones todavía no han sido transpuestas al ordenamiento jurídico español ni resultan de aplicación efectiva en la fecha de formulación del presente informe, motivo por el cual no se han tenido en cuenta en su elaboración.

En coherencia con este marco normativo, la información sobre sostenibilidad comunicada en este **informe se ha elaborado de acuerdo con los requisitos establecidos por la Ley 11/2018 y teniendo en cuenta el marco previsto por la CSRD y por las ESRS (o NEIS), en su redacción vigente con anterioridad a las modificaciones introducidas por la Directiva (UE) 2026/470 (Directiva Ómnibus I).**

El Estado de Información No Financiera y la información sobre sostenibilidad se han elaborado describiendo las principales actuaciones realizadas durante 2025 en los ámbitos medioambientales, sociales y relativos al personal, los derechos humanos, la lucha contra la corrupción y el soborno, así como la relación de la empresa con la sociedad, siguiendo los principios de precisión, equilibrio, claridad, comparabilidad, exhaustividad, contexto de sostenibilidad, puntualidad y verificabilidad.

Estas actuaciones se acompañan de indicadores clave de sostenibilidad representativos de la actividad de la sociedad, basados —siempre que ha sido posible, por su aplicabilidad al ámbito del transporte público y por la disponibilidad de información— en los indicadores utilizados desde el Informe de Sostenibilidad de 2024 y en los estándares aprobados por los órganos europeos en el marco de la CSRD. Puntualmente, también se han empleado indicadores similares o más específicos, utilizados habitualmente en el sector del transporte público, para complementar la información.

También se han incorporado los requisitos de divulgación previstos en el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles (Reglamento de Taxonomía).

En los casos en los que se ha modificado el criterio de cálculo respecto al ejercicio anterior, estos cambios se han indicado en la sección correspondiente.

Finalmente, tal como establece la ley, el informe ha sido verificado por un prestador independiente de servicios de verificación.



02

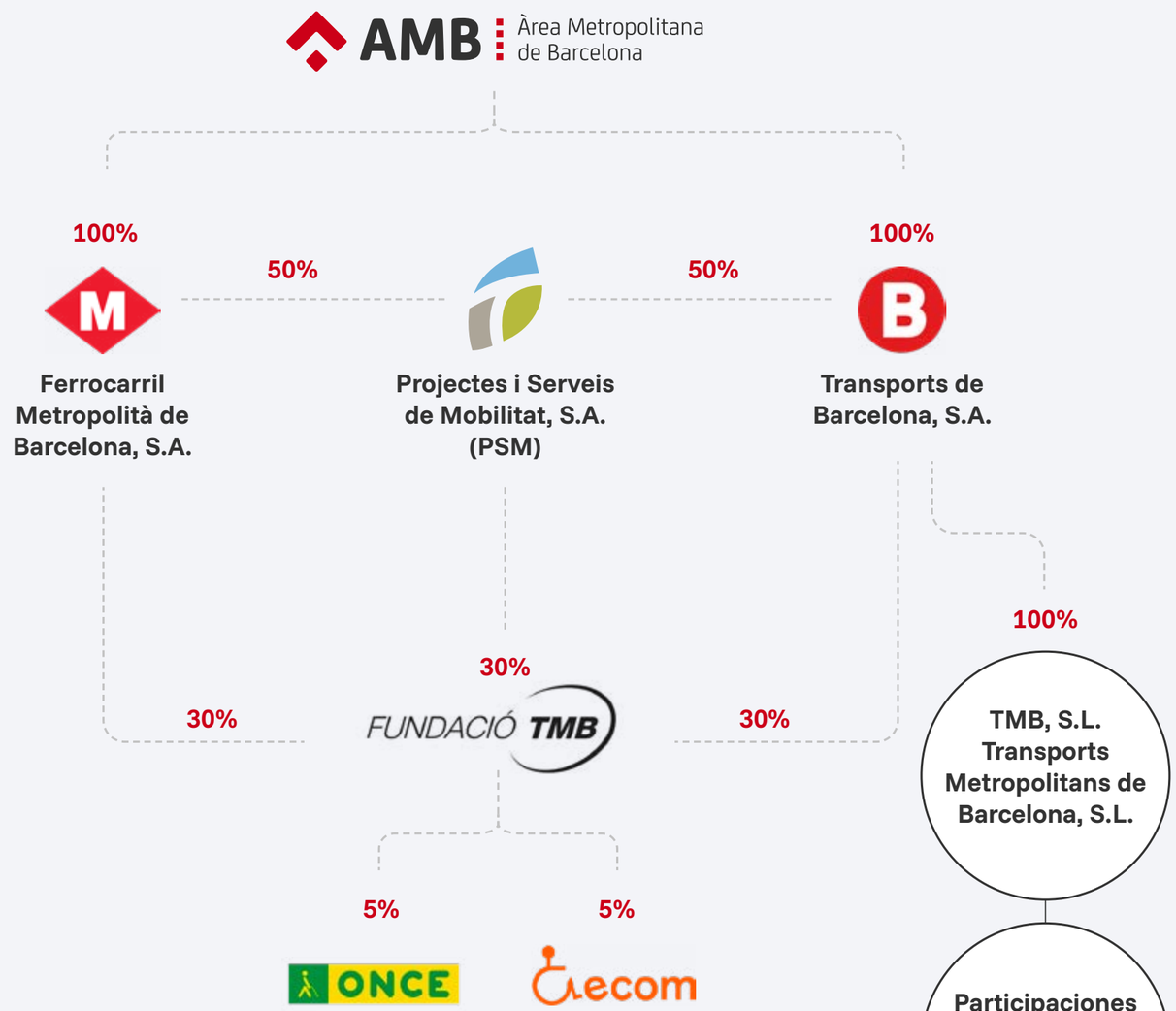
Quiénes somos

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) es la denominación común de las empresas **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB) y Transports de Barcelona, SA (TB)**, que gestionan las redes de Metro y Autobús por cuenta del Área Metropolitana de Barcelona, propietaria de la totalidad de sus acciones. La sociedad Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA es la sociedad dominante del Grupo que formula las cuentas anuales consolidadas.

El Grupo también incluye las sociedades **Projectes i Serveis de Mobilitat, SA (PSM)**, que gestiona el Teleférico de Montjuïc y el servicio metropolitano de bicicleta AMBici; Transports Metropolitans de Barcelona, SL, que gestiona productos tarifarios y otros servicios de transporte, y las **sociedades asociadas consolidadas por puesta en equivalencia Transports Ciutat Comtal, SA y Societat Catalana per a la Mobilitat, SA.**

TMB cuenta también con la Fundación TMB, que vela por el patrimonio histórico de TMB y promueve los valores del transporte público mediante actividades sociales y culturales.





Las empresas FMB y TB prestan **servicio en el ámbito de Barcelona y su área metropolitana, incluidas en el Sistema Tarifario Integrado (STI) de la región metropolitana de Barcelona,** y lo hacen de manera totalmente coordinada, compartiendo estructuras corporativas y de gestión.

TMB sigue trabajando para mejorar la ciudad y su entorno como principal operador de movilidad, asumiendo los retos de futuro que generan los cambios. Son **criterios fundamentales de su gestión: la cultura de la innovación, la mejora constante, el rigor y la transparencia.**

Su principal objetivo es ser una empresa pública de referencia. Con esta finalidad, impulsa en todos sus programas de actuación la protección del medio ambiente, el ahorro de energía, la promoción de la inclusión social y el impulso de las políticas de accesibilidad, **vectores de una movilidad sostenible e inclusiva.**

En 2021 se elaboró el Plan Estratégico TMB 2025 (Plan Estratégico), en el que se redefinieron la Misión, la Visión y los Valores de la compañía, se establecieron unos ejes y líneas estratégicas y se identificaron los objetivos y actuaciones que debían ser relevantes dentro de este Plan.

La **misión de TMB** es ofrecer servicios integrales de movilidad, incluidos el Metro y los autobuses, que:

Contribuyan a la mejora de la **movilidad ciudadana** y al desarrollo sostenible.

Garanticen la prestación de un **servicio excelente** a la ciudadanía.

Potencien las **políticas de igualdad de oportunidades y responsabilidad social.**

Utilicen de forma **eficiente los recursos públicos.**

La sede central de Transports Metropolitans de Barcelona se encuentra situada en:

Calle 60, n.º 21-23.

Sector A, Polígono Industrial de la Zona Franca, 08040 (Barcelona).

Página web
www.tmb.cat

La **visión de TMB** es ser una empresa de movilidad ciudadana referente en el mundo:

Por su gestión integrada de servicios a la ciudadanía, de Metro y autobuses y de otros modos y servicios de movilidad.

Por su **compromiso con la sostenibilidad urbana y el medio ambiente.**

Por la **calidad técnica que ofrece y por la calidad percibida** por la ciudadanía y sus grupos de interés.

Por la **eficiencia de sus procesos y la optimización del uso de los recursos.**

Por la **innovación y la aplicación eficiente de la tecnología** como palanca de mejora del servicio.

Por los **valores que proyectan las empleadas y los empleados con su comportamiento y la excelencia de su trabajo.**

Por su **compromiso con la sociedad, con la ciudadanía, con los grupos de interés y con la propia plantilla.**

Los **valores** que guían la actividad de TMB son esenciales para cumplir su compromiso con la sociedad: trabajadoras y trabajadores, ciudadanía y grupos de interés:

Vocación de servicio público y servicio excelente.

Gestión eficiente.

Comportamiento socialmente responsable.

Valores de igualdad de oportunidades, diversidad, integridad, honestidad y respeto.

Transparencia.

Compromiso.

Liderazgo y trabajo en equipo.

Reconocimiento, equidad y crecimiento personal y profesional.

Ambición innovadora y de vanguardia tecnológica y mejora constante.

2.1. Nuestro modelo de negocio

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

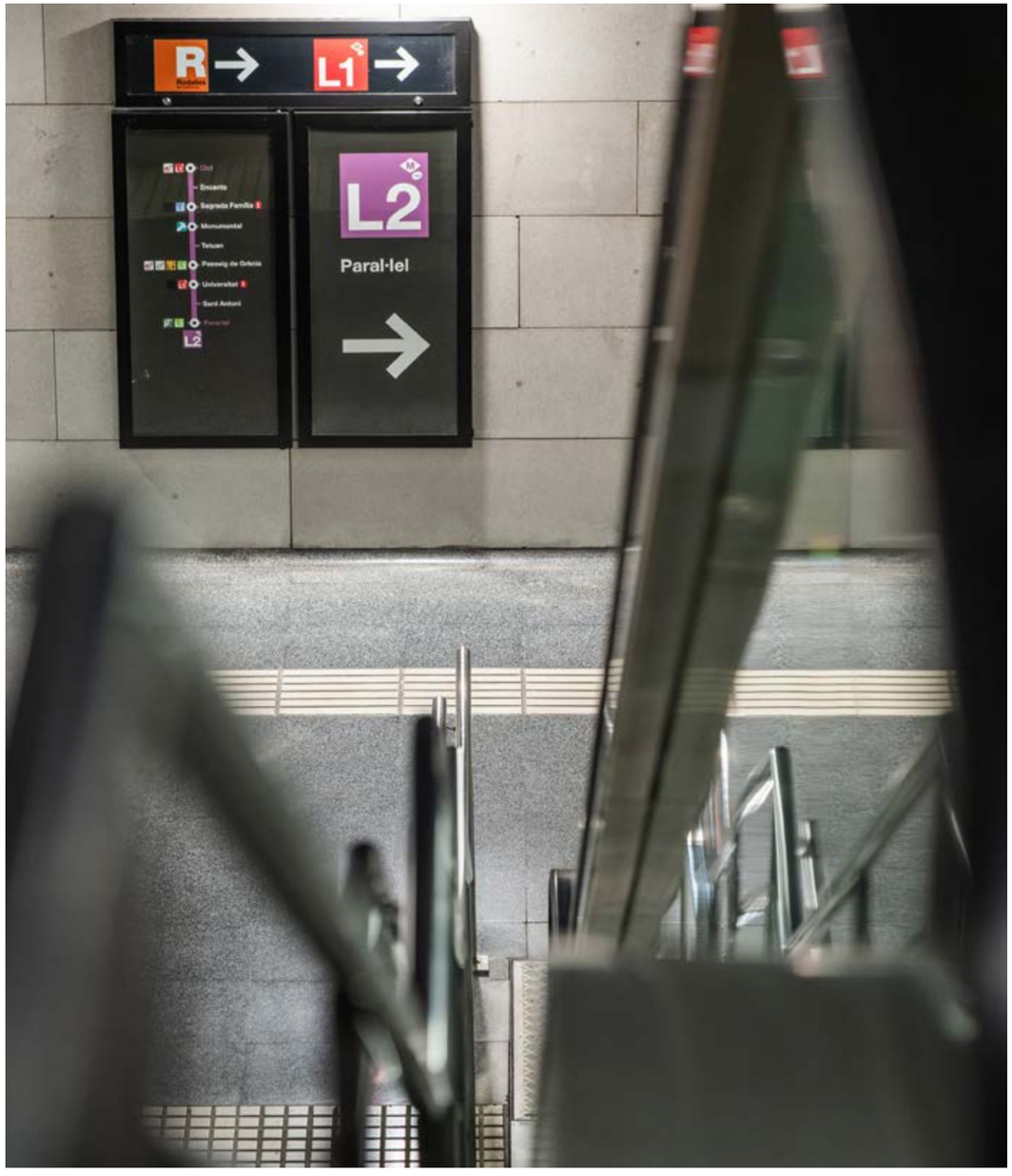
Aunque la información relativa a los temas de gobernanza analizados en el marco de la ESRS G1 se desarrolla principalmente en el capítulo 9. Una gestión responsable, en este apartado se incorporan específicamente los IROs[1] vinculados a la imagen de la compañía, ya que están estrechamente relacionados con el modelo de negocio, el papel de TMB como entidad de interés público y la actividad de la Fundación TMB como palanca de relación con los grupos de interés y de proyección de los valores corporativos. Aunque estos IROs se han determinado como no materiales en el análisis de doble materialidad (DMA, en adelante por sus siglas en inglés; véase el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad), **TMB mantiene un enfoque proactivo para preservar la confianza y la reputación asociadas a la prestación de un servicio esencial a la ciudadanía, aspecto que se refleja de manera transversal a lo largo de este informe**.

De acuerdo con la DMA, en el ámbito de la imagen de la compañía se han identificado como no materiales los siguientes IROs:

- **Impacto positivo:** mejora de la imagen y la reputación corporativa ante los grupos de interés mediante la actividad de la Fundación TMB.

- **Riesgo:** empeoramiento de la imagen corporativa como consecuencia de opiniones o valoraciones negativas de clientes, ciudadanía y otras partes interesadas.

En este contexto, y para enmarcar la relación entre reputación y actividad, a continuación se presenta la **lista de servicios y productos de TMB y el papel de la Fundación dentro del conjunto de actividades del Grupo.**



[1] Impactos, Riesgos y Oportunidades.

2.1.1. Servicios y productos de TMB

En el marco del Plan Estratégico 2025 se han definido los siguientes servicios, productos y modelos de negocio:

Bus

- Servicios de Bus de gestión directa del AMB.
- Ingresos accesorios vinculados a la actividad y a los activos de Bus.
- Sujetos al Contrato Programa con la ATM.

Metro

- Servicios de Metro de gestión directa del AMB.
- Ingresos accesorios vinculados a la actividad y a los activos de Metro.
- Sujetos al Contrato Programa con la ATM.

Servicios de movilidad

- Servicios de movilidad pública de gestión directa del AMB (servicios de bicicleta compartida, patinetes, etc.).
- Y otros servicios de movilidad (Teleférico, Bus Turístico, etc.).

En el ámbito del área metropolitana de Barcelona

Asesoramiento externo y negocio exterior

- Servicios de ingeniería y consultoría en las actividades de TMB.
- Operación de servicios de Bus y de otros sistemas de movilidad mediante licitación competitiva.
- Otros negocios que puedan aportar beneficios a TMB.

Fuera del ámbito metropolitano

Fundación TMB

- Fomento del transporte público y de la movilidad sostenible.
- Impulso de políticas de responsabilidad social de todas las empresas del Grupo TMB.
- Desarrollo de proyectos sociales, culturales, educativos y cívicos.
- Conservación y divulgación del patrimonio histórico del transporte público.

FUNDACIÓ TMB

Servicio de Bus

La red regular de Bus está formada por 104 líneas, con una longitud total de 820 km (semisuma de los recorridos de ida y vuelta). Además, Transports de Barcelona (TB) opera los servicios del Barcelona Bus Turístic y el Tramvia Blau (este último con el servicio suspendido). **Desde 2007, toda la red de Bus está adaptada para personas con movilidad reducida y actualmente se trabaja para que todos los vehículos de la flota sean accesibles para personas con discapacidades funcionales.**

TB cuenta con una flota de 1.146 vehículos a 31/12/2025. **Los autobuses más obsoletos se van sustituyendo por otros más innovadores y eficientes para reducir la emisión de gases contaminantes y contribuir a una movilidad más sostenible.**

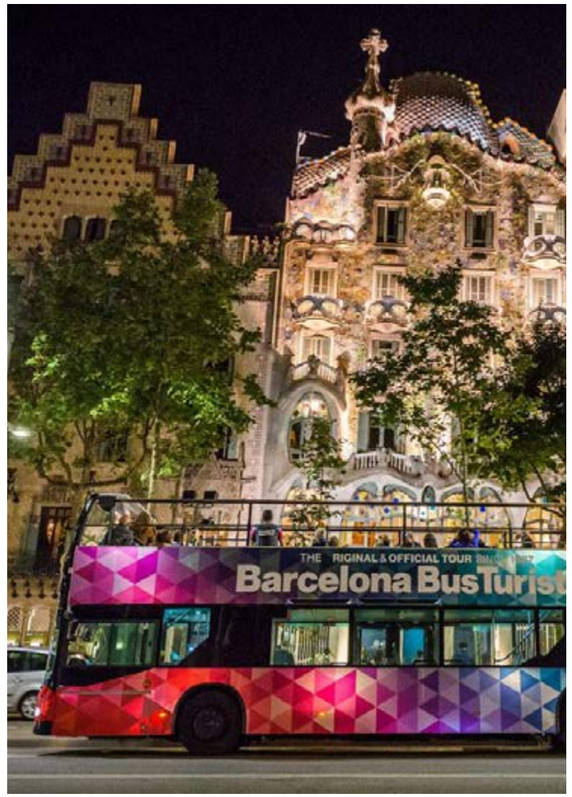
104 líneas

1.146 vehículos

820 km



Barcelona Bus Turístic (BBT): gestionado por TMB y Turisme de Barcelona desde 1987, ofrece un servicio diario con audioguía en 16 idiomas y personal informador especializado; desde el 1 de marzo de 2025 opera con nuevas condiciones, con dos rutas (14 paradas en la azul y 23 en la roja), inicio centralizado en Plaça Catalunya, una frecuencia máxima de 8 minutos y un límite de 60 vehículos.



Barcelona Night Tour: ruta nocturna guiada en catalán, castellano o inglés, operada del 2 de junio al 14 de septiembre con dos salidas diarias; se han vendido 7.310 billetes, con una ocupación del 76 % (más de 9.000 billetes en 2024), en un contexto de competencia con Barcelona City Tour.



Barcelona Christmas Tour: servicio operado del 28 de noviembre de 2025 al 4 de enero (sin servicio los días 24 y 25 de diciembre, 31 de diciembre y 1 de enero), con un recorrido adaptado a la nueva iluminación navideña; se han puesto a la venta más de 12.000 billetes, agotados durante las primeras cinco semanas, con una ocupación habitual superior al 95 %.

Servicio de Metro

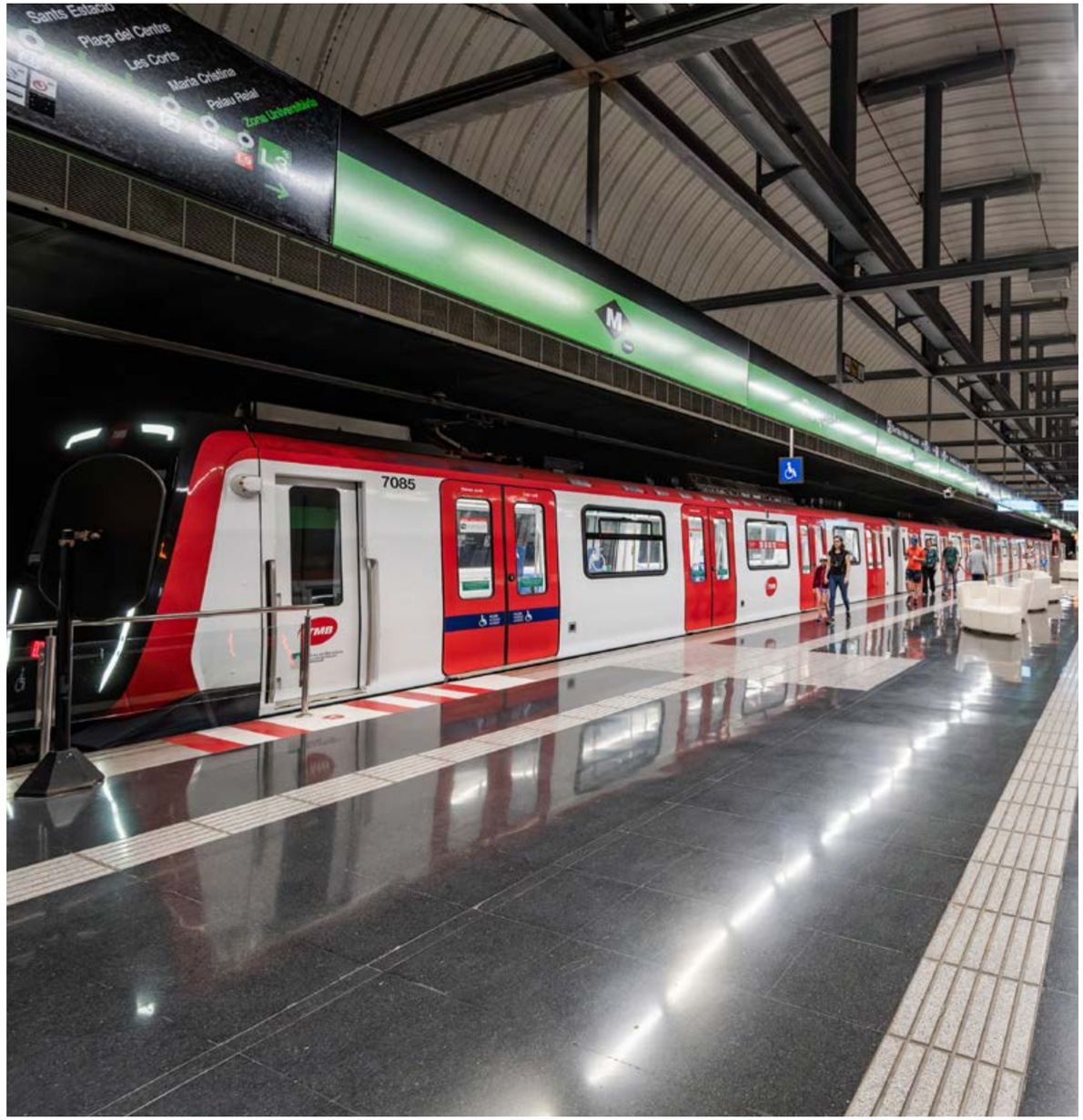
La **red de Metro** está formada por 8 líneas, además del Funicular de Montjuïc, y cuenta con 125,4 km de red y 165 estaciones. **Actualmente, el 96 % de la red de Metro de TMB está adaptada para personas con movilidad reducida.** También se trabaja para adaptarla a toda la ciudadanía, teniendo en cuenta la diversidad de las personas usuarias del servicio (personas ciegas, con deficiencias visuales y auditivas, personas con discapacidad intelectual, niños y personas mayores), así como para mejorar la información acústica, las pantallas con información visual, la señalización y los espacios reservados, entre otros aspectos, y mejorar también la accesibilidad cognitiva.

TMB mantiene un firme compromiso con la **seguridad integral** en la prestación del servicio, que se basa en la **seguridad de las personas y las instalaciones, la seguridad de la circulación, una cultura de seguridad ferroviaria y la seguridad de los empleados**, centrada en una política de prevención de riesgos laborales que contribuya a mejorar la salud, la seguridad y el bienestar laboral.

8 líneas + Funicular Montjuïc

165 estaciones

125,4 km





Teleférico de Montjuïc (Projectes i Serveis de Mobilitat, SA)

En 2025 se ha cumplido el decimoctavo año de funcionamiento del Teleférico de Montjuïc desde su completa renovación en 2007. Dispone de **55 cabinas totalmente acristaladas, con capacidad para 8 personas y adaptadas para PMR[2]**. Con 3 estaciones (Parc de Montjuïc, Mirador y Castell), su **capacidad de transporte supera las 2.000 personas/hora/sentido y puede modularse en función de la demanda.**

El año 2025 ha sido complicado: pese a mantenerse un elevado flujo turístico en la ciudad (unos 30 millones de visitantes, según el Ayuntamiento de Barcelona), el **menor gasto y las estancias más cortas han condicionado la demanda del Teleférico, que ha registrado una caída acumulada del 17,1 % en la venta de billetes hasta noviembre.** Este contexto refuerza la necesidad de aplicar estrategias orientadas al valor añadido y a la segmentación para recuperar cuota de mercado (Fuente: Ayuntamiento de Barcelona – Observatorio del Turismo).

Estos datos indican la necesidad de continuar innovando y adaptándonos a las necesidades cambiantes de nuestros clientes para mantener un crecimiento sostenido. Seguiremos trabajando para ofrecer servicios de calidad y experiencias únicas que nos permitan consolidar nuestra posición de liderazgo en el mercado.

[2] Personas con Movilidad Reducida.



Servicio de movilidad compartida

Durante 2025, la unidad de Servicios de Movilidad Compartida **ha consolidado el despliegue del servicio AMBici con la finalización de la segunda fase de implantación, alcanzando las 232 estaciones y las 2.552 bicicletas eléctricas distribuidas en 15 municipios del Área Metropolitana de Barcelona.**

En el marco de las políticas de fomento de la movilidad sostenible, se ha aplicado una bonificación del 50 % a la tarifa del abono anual, gracias a la subvención del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y del AMB. Paralelamente, se ha incorporado el nuevo abono flexible (1, 2 y 3 días), dirigido a personas usuarias esporádicas y turistas, con viajes ilimitados de hasta 30 minutos por trayecto. Estas medidas han impulsado un crecimiento histórico del servicio AMBici: más de 23.800 personas abonadas anuales, 6.000 personas abonadas al servicio flexible y más de 2 millones de usos, consolidando el servicio AMBici como un referente de movilidad compartida a escala metropolitana.

De cara al futuro, la unidad mantiene el **compromiso de identificar y desarrollar nuevos servicios y negocios de movilidad compartida** que complementen la red de transporte público, en línea con los objetivos del Plan Estratégico TMB 2025 y con la voluntad de contribuir a una movilidad más sostenible.

2.1.2. Entorno institucional

En el ámbito de actuación de la región metropolitana de Barcelona, TMB interactúa con operadores, empresas, instituciones y administraciones públicas. Estas últimas desempeñan un papel fundamental por su relevancia en la financiación de TMB, su acción reguladora, mediante normativas y legislación, y su participación accionarial.

Generalitat de Catalunya

Implicación de la parte ferroviaria a través del departamento VPD (Departamento de la Vicepresidencia y de Políticas Digitales y Territorio).

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

El AMB tiene **competencias en la planificación y la gestión de la movilidad y el transporte público** en los 36 municipios del área metropolitana de Barcelona.

ATM Àrea de Barcelona Autoritat del Transport Metropolità

Es un consorcio interadministrativo que tiene como finalidad articular la cooperación entre las administraciones titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público y coordinar y planificar el transporte de la región metropolitana de Barcelona.

Ajuntament de Barcelona

El Ayuntamiento de Barcelona es **la institución** que regula el espacio público de la ciudad, lo que incluye **la planificación urbanística y la movilidad**, entre otros ámbitos.

Resta d'ajuntaments de l'àmbit TMB

TMB presta servicio en Barcelona y 10 municipios más de su área metropolitana (15 si contamos los que cubre AMBici), donde viven más de 3 millones de personas.



AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

El **Área Metropolitana de Barcelona (AMB)** es la propietaria de la totalidad de las acciones de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA y de Transports de Barcelona, SA.

Su ámbito ocupa 636 km² y está formado por 36 municipios en los que viven más de 3,2 millones de personas. En materia de transporte y movilidad, el AMB planifica y gestiona las redes de autobuses y otros medios de transporte público, excepto los tranvías. Las competencias en transporte y movilidad, además de la planificación y la gestión, son:

- El transporte público urbano colectivo de viajeros en superficie, excepto el sistema tranviario.
- La prestación de los servicios de Metro y transporte público subterráneo de viajeros.
- La ordenación del servicio de taxi.
- La aprobación del Plan Metropolitano de Movilidad Urbana, la definición de la red viaria básica metropolitana y la participación en la gestión del tráfico en esta red, conjuntamente con la Generalitat.
- La ordenación y gestión del transporte de viajeros con fines culturales y turísticos, por delegación de los ayuntamientos.
- La promoción del transporte sostenible.
- La gestión de las rondas de Barcelona.

ATM Àrea de Barcelona Autoritat del Transport Metropolità

La **Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM)** es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, creado en 1997, al que pueden adherirse todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo, de forma individual o a través de entidades que las agrupen y representen, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas de l'Alt Penedès, l'Anoia, el Bages, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Berguedà, el Garraf, el Maresme, el Moianès, Osona, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental.

El Consorcio está integrado por la Generalitat de Catalunya (51 %) y por las administraciones locales (49 %): Ayuntamiento de Barcelona, Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y la Asociación de Municipios por la Movilidad y el Transporte Urbano (AMTU).

Cabe destacar la presencia de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno de la ATM, en calidad de observadores. Entre sus funciones se encuentran:

- La planificación de las infraestructuras.
- La integración tarifaria.
- Los contratos programa con los operadores del sistema.
- Los convenios de financiación con las administraciones consorciadas y los convenios de infraestructuras.





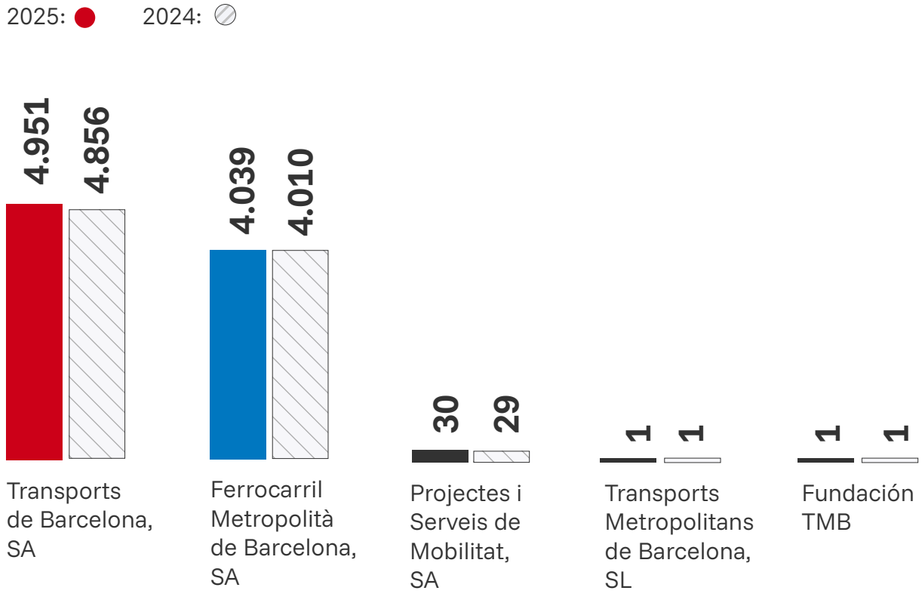
03

Hechos y datos destacados del año 2025

3.1. Principales datos de la red de TMB

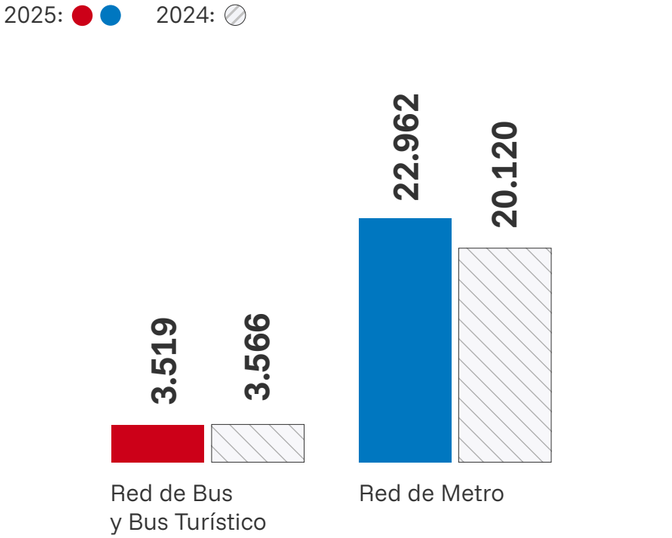
Los principales datos de Transports Metropolitans de Barcelona de los dos últimos años, que resumen la dimensión de la sociedad, son los que se detallan a continuación:

Plantilla absoluta a 31 de diciembre



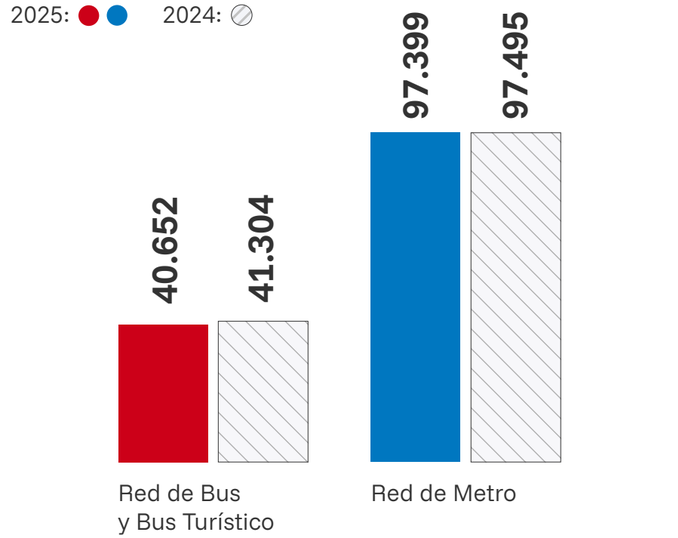
	2025	2024
Total TMB	**9.021**	8.896

Número de plazas-km ofertadas
(en millones)



	2025	2024
Total TMB	**26.480**	23.686

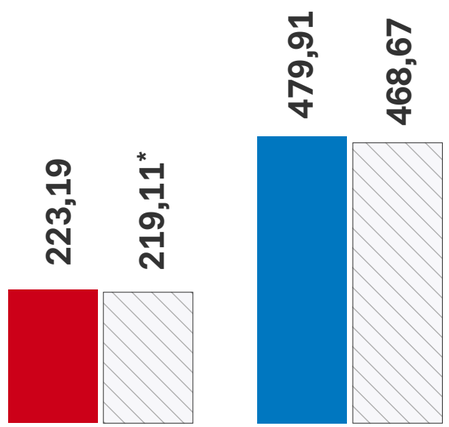
Número de coches-km útiles recorridos
(en millones)



Pasajeros transportados totales del Grupo TMB

(en millones)

2025: 2024:



	2025	2024
Total TMB sin Teleférico	**703,10**	687,23

		2025	2024
Telefèric de Montjuïc (PSM, SA)		**1,75**	2,11*

* Las cifras de 2024 se han actualizado con validaciones recuperadas con posterioridad al cierre



	2025	2024
Ingresos netos de TMB, SA ** en millones de euros	**1.146,21 €**	1.121,14 €

** Incluye subvenciones al servicio

3.2. Hechos destacados de 2025

Servicios de calidad, innovadores y seguros

Récord de pasajeros transportados tanto en TB como en FMB, con 223,19 millones y 479,91 millones de viajeros respectivamente, lo que representa un incremento de 4,10 y de 11,25 millones en comparación con 2024.

Las **comunicaciones recibidas en el buzón de agradecimientos han aumentado un 49 %** en comparación con 2024.

Renovación de la flota de Bus: plan de adquisición de nuevos autobuses de cero emisiones para los años 2023-2025.

Los **clientes puntúan con un notable el servicio de Bus y Metro:** 8,19 puntos sobre 10 en Bus y 8,21 puntos en Metro en el Estudio anual de Percepción del Cliente (8,02 en bus y metro en el año anterior). **Estas son las cifras más altas registradas hasta ahora.**

El **96 % de las estaciones de Metro están adaptadas a personas con movilidad reducida** (94 % en el ejercicio anterior).







Apostamos por una gestión responsable

A nivel de TMB se han recibido solo **200 solicitudes de ejercicio de derechos de Protección de Datos** a través de los buzones habilitados (209 en el ejercicio anterior).

Adaptación del Sistema de Gestión de Riesgos y Oportunidades (RyOs) a la CSRD.

Actualización del análisis de doble materialidad según la CSRD.

Compromiso social

El **91,14 % de las compras de TMB se realizan a empresas españolas** (99,40 % en 2024).

Se han realizado **39 servicios solidarios de Bus**, con la colaboración de 24 profesionales voluntarios diferentes, que han ocupado 130 horas y han beneficiado a 975 personas de colectivos en riesgo de exclusión social.

Realización de **243 visitas educativas con la participación de 4.843 alumnos** durante el curso académico 2024-2025.







Nuestra gente

4.951 personas trabajadoras: 4.366 hombres y 585 mujeres en TB, y 4.039 personas trabajadoras: 2.631 hombres y 1.408 mujeres en FMB (4.856 y 4.010 respectivamente en el ejercicio anterior).

172 personas empleadas con diversidad funcional en TB y/o en FMB (181 y 87 en el ejercicio anterior, respectivamente).

Se han registrado **175.288 horas de asistencia a formación en el año 2025** (69.913 horas en TB, 103.168 horas en FMB y 2.207 en PSM), frente a las 223.993 horas del año anterior.

Continuidad del programa de **acompañamiento a la desvinculación para las personas trabajadoras** que entran por edad en el período para optar a la jubilación parcial.

Se ha continuado trabajando en el **despliegue de la Política de absentismo** de 2024 y en el desarrollo del proyecto de mejora del absentismo.

Protección del medio ambiente

El **84,55 % de la flota de Bus está formada por vehículos híbridos, eléctricos, propulsados con gas natural comprimido y pila de hidrógeno** (84,47 % en el ejercicio anterior).

Valorización de los residuos: 80 % en Bus y 79 % en Metro (84 % y 78 % en el ejercicio anterior, respectivamente).

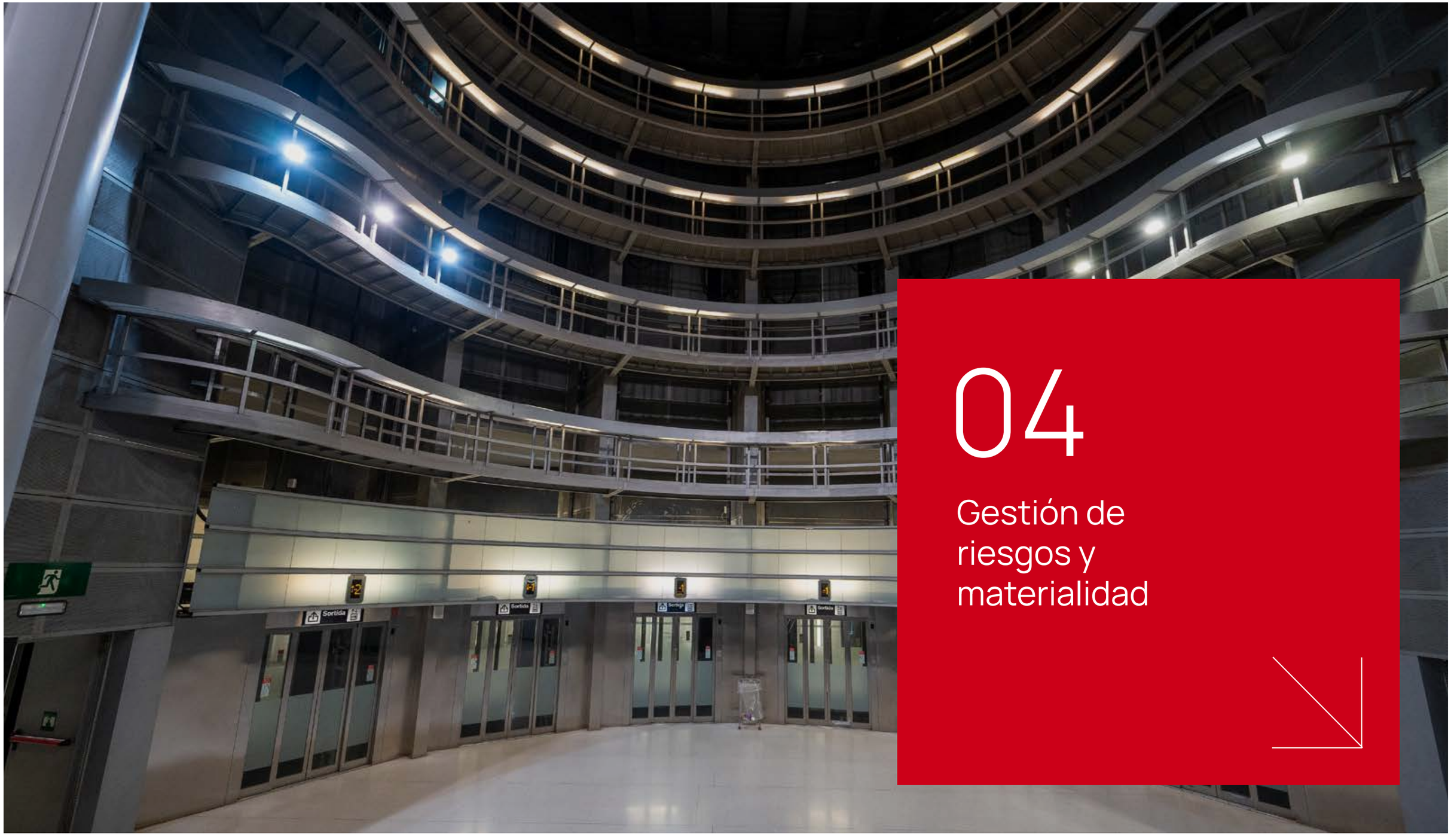
Consumo de agua: 28.489 m^3 en Bus, con una reducción del 0,3 % respecto al año anterior, y **71.816 m^3 en Metro**, con un incremento del 3,2 %.

Consumo de energía: 324.093,50 MWh en Bus (337.280,07 MWh en el ejercicio anterior) y **236.613,85 MWh en Metro** (243.961,91 MWh en el año anterior).

Emisiones de gases de efecto invernadero de los alcances 1 y 2 (basado en mercado): 64.524,85 t CO_2eq en Bus y 1.750,42 t CO_2eq en Metro (73.457,72 y 64.140,31 t CO_2eq en el año anterior, respectivamente).

Se ha continuado trabajando en la implementación y seguimiento del **Plan de Uso y Gestión Eficiente del Agua (PUGEA), el Plan de Eficiencia Energética y Acción Climática (PEEIAC) y el Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE).**





04

Gestión de riesgos y materialidad

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 Evaluación general, estrategia, gobernanza y materialidad

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha continuado trabajando en la integración y el mantenimiento de sus actividades dentro de un Sistema de Gestión integrado. Este sistema se basa en estándares reconocidos como ISO 9001, UNE 13816, ISO 14001, ISO 50001 e ISO 45001, y permite establecer objetivos alineados con una visión global que facilitan la toma de decisiones.

Esta estructura garantiza la **rentabilidad y la fiabilidad de las operaciones, asegurando el cumplimiento de los requisitos de la ciudadanía, de la normativa legal y de cualquier otro requisito aplicable, con el objetivo de proporcionar un servicio ejemplar de movilidad sostenible, eficiente y segura.**

En el ámbito del sistema, se ha continuado trabajando en la implantación de los requisitos relacionados con las normas aplicables, profundizando y mejorando aspectos relevantes para la organización y el sistema de gestión.

A efectos del presente informe, cabe destacar que en 2024 se revisó el procedimiento de Riesgos y Oportunidades (RiO), ampliando su modelo para incluir también la evaluación de impactos.
Este cambio se llevó a cabo para dar cumplimiento a los requisitos de la CSRD y a la guía de evaluación de aspectos materiales del European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG). De este modo, el procedimiento aborda los riesgos, impactos y oportunidades de una manera más alineada con la normativa europea vigente en materia de sostenibilidad y transparencia.
Durante 2025 se ha continuado trabajando en la alineación del procedimiento interno con los requisitos normativos.



4.1. Gestión del riesgo: Sistema de Gestión de riesgos y oporunidades

TMB ha continuado trabajando en la integración y el mantenimiento de las distintas actividades en el Sistema de Gestión implantado (ISO 9001, UNE 13816, ISO 14001, ISO 50001 e ISO 45001), mediante un sistema de gestión integrado que permita establecer objetivos alineados con una visión global y facilite la toma de decisiones para garantizar su rentabilidad y fiabilidad, asegurando la conformidad con los requisitos de la clientela y la ciudadanía, los requisitos legales o cualquier otro requisito aplicable o necesario para prestar un servicio ejemplar de movilidad sostenible, eficiente y segura.

En el ámbito del sistema, se ha continuado trabajando en la implantación de los requisitos relacionados con las normas aplicables, profundizando y mejorando aspectos relevantes para la organización y el sistema de gestión.

Se han llevado a cabo diversas acciones destacadas:

- **Reevaluación de Riesgos y Oportunidades (RyOs):** durante este ejercicio, se ha llevado a cabo una revisión integral de los riesgos y oportunidades de la organización, revisando y actualizando el modelo de evaluación. En esta revisión se han integrado los nuevos requisitos de las recomendaciones y directivas relacionadas con la CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), incluidos horizontes temporales de planificación a corto (2 años), medio (10 años) y largo plazo (30 años). Esta perspectiva ampliada permite anticipar escenarios de riesgo y oportunidad, garantizando la sostenibilidad y la resiliencia del servicio. Se ha realizado una revisión de los RyOs ambientales para adaptarlos a la CSRD (Directiva sobre información corporativa en materia de sostenibilidad). En 2024 se amplió el modelo para incluir los riesgos y las oportunidades, así como la evaluación de impactos, pasando a denominarse conjuntamente IROs. Asimismo, estos IROs se han clasificado en función de los temas de la CSRD.
- **Mejora del marco documental del Sistema de TMB:** mediante la revisión y el análisis del estado del marco documental con cada Dirección y la aplicación de acciones de mejora.
- **Establecimiento de sistemáticas para unificar e integrar los nuevos sistemas de gestión** que la Dirección de TMB decida definir o certificar.
- **Compromisos con terceros:** TMB ha reforzado sus compromisos públicos mediante políticas y cartas de servicios.
- **Mejora de las herramientas de gestión mediante el mantenimiento** y la mejora de las herramientas corporativas para la implantación del sistema de gestión. Se mantienen las herramientas de Gestión Documental y de Gestión para la Mejora.
- **Mejora de la capacitación del personal:** mediante sesiones de formación y orientación para la mejora, tanto en las áreas operativas como entre las nuevas incorporaciones y promociones de TMB. Estas formaciones han tenido como objetivo reforzar los conceptos clave de la calidad del servicio, capacitando al personal para responder a los compromisos adquiridos y garantizar el cumplimiento del sistema de gestión.
- **Mantenimiento y mejora del Sistema** mediante el apoyo a las áreas en la aplicación de sus requisitos y la realización de auditorías internas y externas, renovando las certificaciones actuales. Se mantiene un acompañamiento continuo a las áreas para asegurar la aplicación y el cumplimiento de los requisitos del sistema.

Mantenimiento y ampliación de los sistemas de gestión

En 2025 se ha llevado a cabo, por cuarto año consecutivo, una auditoría interna integrada que permite abarcar todas las normas de referencia. En el proceso de auditoría se comprueba el estado de idoneidad de todas las actividades de la empresa.

Asimismo, el sistema de gestión se ha validado mediante la auditoría externa realizada por la entidad acreditada Applus en el mes de noviembre, **renovando las certificaciones de calidad del servicio, de acuerdo con las normas ISO 9001 y UNE 13816, y de seguridad y salud en el trabajo (ISO 45001)**. Estas certificaciones ponen de manifiesto el firme compromiso de la Dirección y de toda la organización con la seguridad de las personas, la calidad del servicio y la protección del medio ambiente.

Calidad del servicio

La carta de servicios es el **documento en el que se recogen los compromisos adquiridos en los ámbitos de la eficacia y la calidad, así como en materia de sostenibilidad y prestación de nuestros servicios** (Cartas de servicio de TMB). También se incluyen los mecanismos de participación de la ciudadanía y de las personas usuarias para la mejora del servicio. Estos se estructuran de acuerdo con las siguientes familias de atributos: Servicio ofertado, Puntualidad y regularidad, Accesibilidad, Atención al cliente, Información, Confort y seguridad, y Respeto por el medio ambiente y contribución al desarrollo sostenible.

Nuevos retos y futuro del sistema de gestión integrado

TMB continúa trabajando en la ampliación del alcance del sistema de gestión global y en la integración de todas las políticas y/o requisitos que la Dirección considera de vital importancia, como son:

- **Gestión de riesgos y oportunidades alineada con la sostenibilidad:** se refuerza la estructura de gobernanza para mejorar la trazabilidad del sistema con la materialidad y las directivas de sostenibilidad. Esta alineación estratégica permite fortalecer la adaptación de TMB a las exigencias del contexto actual y futuro.
- **Mantenimiento del marco documental** del Sistema de Gestión de TMB, continuando con el impulso, junto con las direcciones, de la actualización del marco documental para garantizar la vigencia de los documentos.
- **Introducción de nuevas herramientas y sistemáticas** para la mejora del sistema, con el fin de optimizar los procesos, facilitar la gestión integrada y mejorar la eficiencia operativa.



4.2. Consulta a los grupos de interés

En 2024, TMB **profundizó en el contacto con los grupos de interés (GGII) para conocer sus opiniones e integrarlas en el análisis de doble materialidad.** El proceso comenzó con la identificación y el mapeo de los grupos de interés, tomando como base los 16 grupos identificados en el Informe de Gestión de 2023. Para esta tarea, se partió del procedimiento P348 Contexto y Grupos de Interés como base para garantizar un análisis riguroso.

Sobre esta base, **se reflexionó acerca de diversos aspectos fundamentales:**

- Se revisaron los grupos de interés identificados el año anterior para comprobar si continúan siendo relevantes en el contexto actual.
- Se valoró la necesidad de incorporar nuevos grupos de interés o de combinar algunos de los ya existentes para mejorar la representatividad y la eficacia del proceso.
- Se identificaron las personas responsables dentro de TMB para liderar el contacto con cada grupo de interés
- Se definieron los canales de comunicación más adecuados para conseguir las respuestas necesarias.

Como resultado de esta revisión, se identificaron un total de 17 grupos de interés:

- **Personal**
- **Propiedad y accionariado**
- **Personal directivo y mandos de TMB**
- **Fundación TMB**
- **Empresas del grupo**
- **Clientela**
- **Vecinos, ciudadanía, asociaciones, colectivos y asociaciones vecinales**
- **Administraciones titulares y reguladoras (AMB, ATM, Generalitat y Ayuntamiento)**
- **Fundaciones y ONG**
- **Otros servicios de transporte**
- **Medios de comunicación**
- **Entidades bancarias y financieras**
- **Empresas externas**
- **Asociaciones en el ámbito del transporte y otras**
- **Entidades de certificación y acreditación**
- **Mundo académico**
- **Servicios de emergencia**

Siguiendo la metodología de análisis de doble materialidad propuesta por el EFRAG, se **priorizaron los grupos de interés teniendo en cuenta dos variables: la influencia y el interés, y se generó una matriz en consecuencia.** Esto permitió determinar qué grupos de interés eran los más relevantes para TMB y con cuáles debía contactarse para conocer su opinión sobre las cuestiones materiales más importantes que debían abordarse de forma prioritaria.

Los grupos con alta influencia y alto interés que se identificaron incluyen:

- El personal de TMB.
- La propiedad y el accionariado.
- El personal directivo y los mandos intermedios.
- Las empresas del Grupo.
- La clientela.
- El vecindario, la ciudadanía, las asociaciones, los colectivos y las asociaciones vecinales.
- Las administraciones tutelares y reguladoras (el AMB, la ATM, la Generalitat y el Ayuntamiento).

Para activar el contacto con estos grupos, se asignó una persona responsable dentro de TMB. Se contactó con los grupos de interés mediante un cuestionario, adaptando las preguntas a las necesidades específicas de cada grupo y a su disponibilidad. Los canales de comunicación se definieron teniendo en cuenta las características de cada grupo, para garantizar una respuesta óptima y significativa.

En 2025, se evaluó conjuntamente con los responsables internos qué consultas era viable y adecuado volver a realizar, con el objetivo de actualizar sus resultados y profundizar en ellos. En este marco, se llevó a cabo una encuesta adicional a la clientela, que permitió incorporar un mayor nivel de detalle sobre la opinión de un grupo de interés especialmente relevante para TMB en el análisis de la DMA.

Asimismo, se organizó un grupo de trabajo para actualizar la visión de la propiedad y el accionariado, así como de las empresas del Grupo y de las administraciones tutelares y reguladoras.

Este **proceso de consulta es fundamental para reforzar la estrategia de sostenibilidad del Grupo**, ya que permite recabar e integrar las opiniones de los grupos de interés más relevantes y ajustar las actuaciones para garantizar que se dé respuesta a sus preocupaciones y a las cuestiones materiales prioritarias. En esta línea, se evaluará anualmente la prioridad de los grupos de interés, así como las consultas que deban llevarse a cabo, con el objetivo de mantener su participación activa tanto en la DMA como en la definición estratégica de TMB.

El proceso de consulta con los grupos de interés es esencial para fortalecer la estrategia de sostenibilidad de TMB.



4.3. Materialidad: los aspectos relevantes

En 2024, por primera vez, se llevó a cabo el **análisis de doble materialidad (DMA) en TMB.** Este análisis se desarrolló examinando tanto los impactos que la organización puede tener sobre su entorno (materialidad de impacto) como la forma en que esos mismos aspectos pueden influir en TMB (materialidad financiera).

Para desarrollar este estudio, se siguieron las recomendaciones proporcionadas por el EFRAG, publicadas en las ESRS, como apoyo para la aplicación de la CSRD de la Unión Europea.

El proceso comenzó con la adaptación del sistema de gestión de riesgos y oportunidades de TMB, lo que permitió integrar de manera más efectiva tanto los impactos positivos como los negativos en la herramienta interna. Además, se profundizó en el contacto con los grupos de interés (GGII) para conocer sus opiniones e incorporarlas al proceso, tal como se indica en el apartado anterior.

Esta consulta fue clave para identificar qué impactos, riesgos y oportunidades se consideraban materiales, garantizando que sus perspectivas quedaran reflejadas en la toma de decisiones estratégicas de TMB.

En 2025 se ha realizado una revisión de la DMA y del procedimiento utilizado, con el fin de ajustarlo detalladamente a los cambiantes requisitos normativos.

A partir de los Impactos, Riesgos y Oportunidades analizados por la organización en 2024, el equipo de Calidad y Medio Ambiente ha categorizado los IROs de acuerdo con criterios organizativos y con los requisitos de la CSRD y las ESRS, para garantizar una visión estratégica y alineada con la normativa.

La evaluación de los IROs se ha realizado principalmente en el horizonte a corto plazo (2 años) y, cuando se ha considerado relevante, también a medio (10 años) y largo plazo (30 años). Para cada IRO se han analizado la probabilidad o viabilidad y la severidad, calculándose un Índice de Prioridad (IP = P/V x S). Se han considerado prioritarios aquellos IROs con una puntuación igual o superior a 15, lo que permite objetivar la relevancia tanto de los impactos negativos como de las oportunidades y los riesgos financieros.

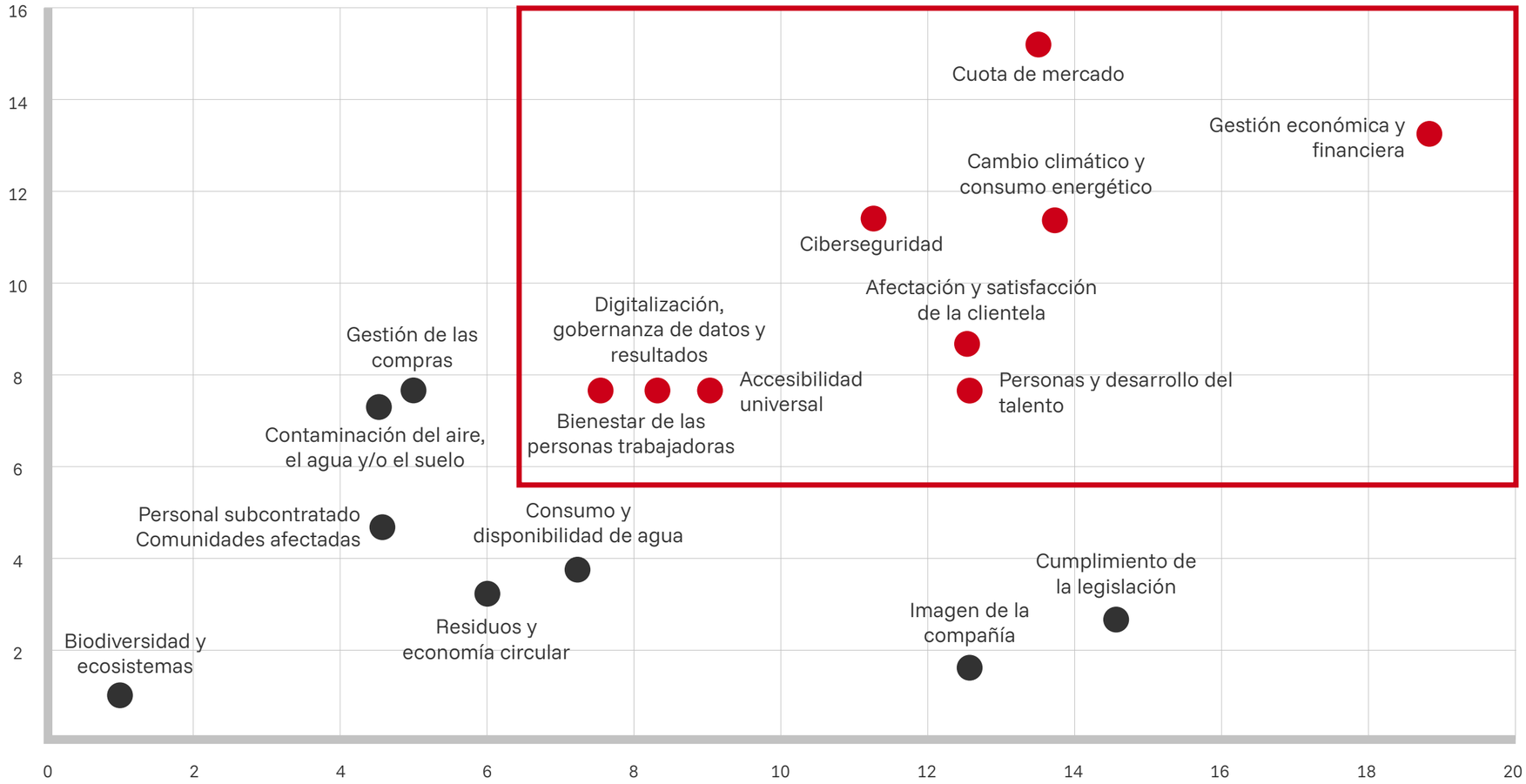
Finalmente, se han seleccionado los IROs vinculados a la CSRD con el objetivo de definir la Doble Materialidad, que constituye la base para la elaboración del presente Informe de Sostenibilidad. Para este análisis, se ha aplicado una media ponderada del Índice de Prioridad que otorga un mayor peso al corto plazo, sin dejar de considerar el medio y el largo plazo, para reflejar adecuadamente la relevancia temporal de los impactos, riesgos y oportunidades. En el caso de los impactos, esta ponderación se ha complementado con la valoración de los grupos de interés, incorporando así su percepción sobre la importancia de los distintos temas de sostenibilidad.

A partir de este cálculo, **los resultados se han agregado por categorías y se han representado en una matriz de doble materialidad, en la que el eje horizontal refleja la materialidad de impacto y el eje vertical, la materialidad financiera.** Esta representación permite visualizar de manera clara y estructurada la relevancia relativa de cada ámbito, facilitando la priorización estratégica, la toma de decisiones informadas y el cumplimiento de los requisitos normativos establecidos por la CSRD.

Las categorías definidas este año, 2025, profundizan con un mayor nivel de detalle y dan respuesta a las particularidades específicas de la operativa de TMB, yendo más allá de los temas de sostenibilidad establecidos por las ESRS.

La revisión del análisis de doble materialidad ha servido para profundizar en la realidad de TMB.

La matriz resultante se presenta a continuación.



Los aspectos materiales identificados en 2024 fueron los siguientes:

TEMAS MATERIALES 2024	
E	Mitigación del cambio climático
E	Contaminación del aire
E	Adaptación al cambio climático*
E	Energía*
S	Condiciones de trabajo – Personal propio
S	Impactos relacionados con la información para consumidores y/o usuarios finales
S	Inclusión social de consumidores y/o usuarios finales*
G	Cultura corporativa

* Temas identificados como materiales por TMB, por parte de la empresa, más allá de las conclusiones de la matriz de doble materialidad.

En 2025, con la aplicación del nuevo procedimiento definido y la nueva categorización —más detallada— de los temas de sostenibilidad relevantes para TMB, los temas que han resultado materiales han sido los siguientes:

TEMAS MATERIALES 2025



A partir de los aspectos materiales identificados, TMB ha trabajado para alinear sus objetivos y acciones con los *datapoints* establecidos por la CSRD. Este enfoque permite garantizar que la organización no solo cumpla los requisitos normativos europeos, sino que también refuerce su estrategia de sostenibilidad, contribuyendo activamente a la reducción de sus impactos negativos y a la maximización de sus contribuciones positivas al entorno y a la sociedad.

A lo largo del informe, se especifican los IRO identificados en cada tema para determinar su materialidad de impacto y financiera.



05

Clientela

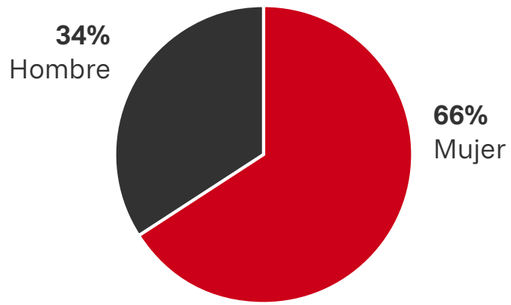
Clientela

Requisito de divulgación SBM-3 – Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

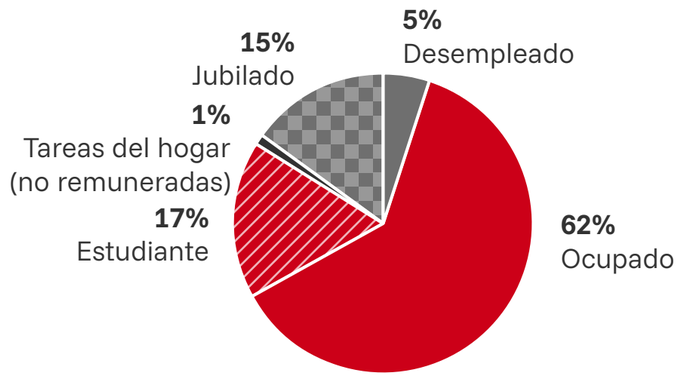
En la información reportada relativa a la clientela, se incluyen todos los arquetipos de clientes que se ven beneficiados y afectados por la actividad de TMB. En particular, los arquetipos genéricos identificados de personas viajeras de Metro son los siguientes: personas usuarias frecuentes, estudiantes, turistas, personas que viajan con hijos y personas con diversidad funcional (este último grupo incluye, en el caso de Metro, a las personas jubiladas).

Sobre la base del Estudio de Percepción del Cliente (EPC) de 2025, el **perfil de la clientela de Bus sería el que se muestra en los gráficos siguientes:**

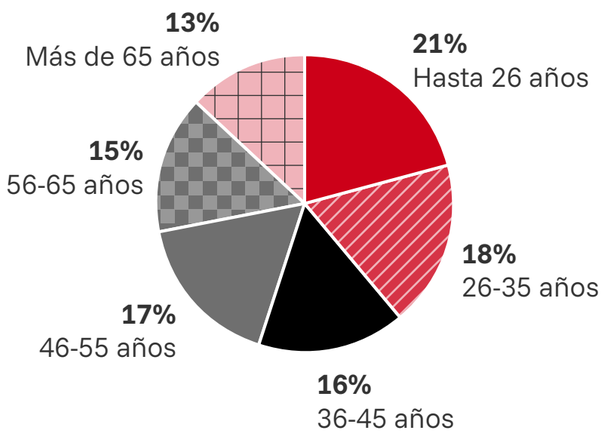
Por género



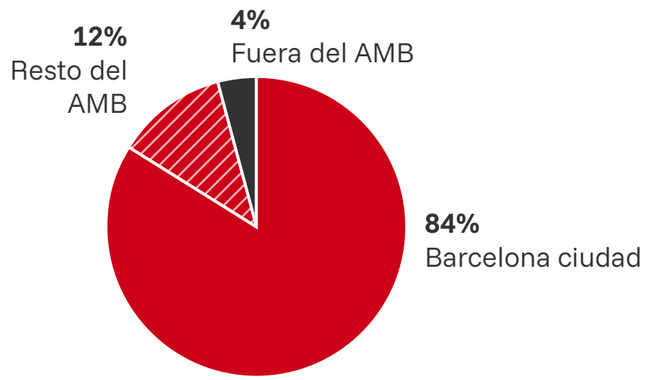
Por situación laboral



Por edad

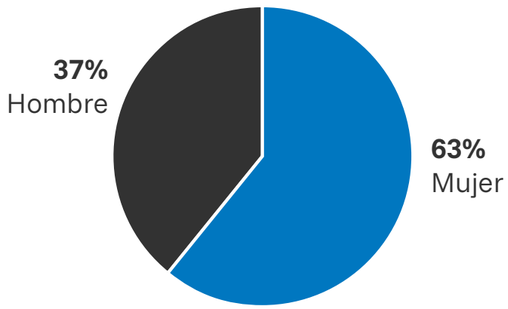


Por lugar de residencia

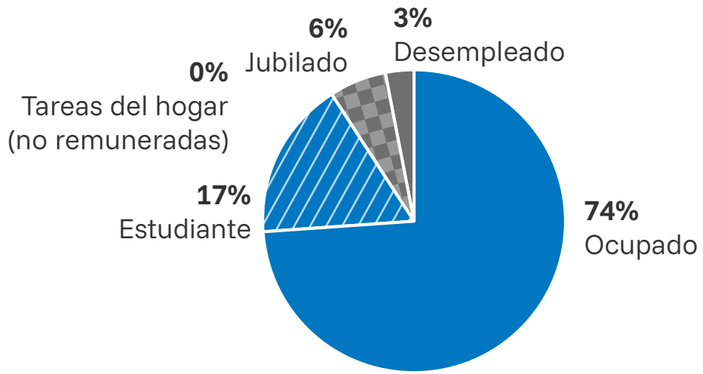


Sobre la base del Estudio de Percepción del Cliente (EPC) de 2025, el **perfil de la clientela de Metro sería el que se muestra en los gráficos siguientes:**

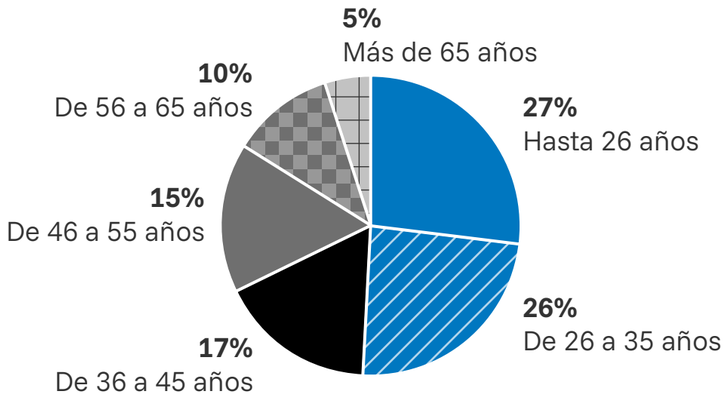
Por género



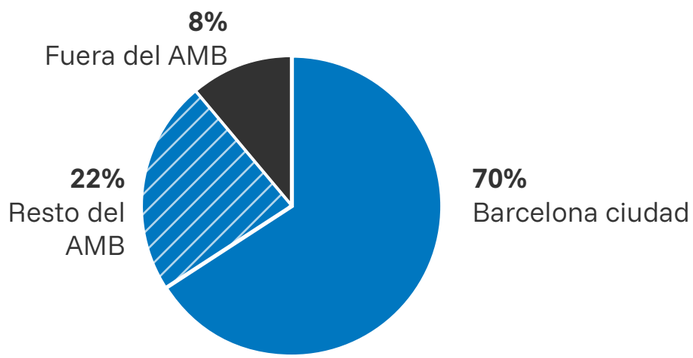
Por situación laboral



Por edad



Por lugar de residencia





No se ha producido ninguna variación significativa respecto al ejercicio anterior en el perfil de la clientela de Bus y Metro.

Los principales grupos de consumidores y usuarios finales potencialmente afectados son los siguientes:

- **Personas usuarias del servicio de transporte público,** incluida la población general, así como colectivos con necesidades específicas, como personas con movilidad reducida, personas mayores, niños y otros grupos en situación de vulnerabilidad.
- **Personas usuarias que dependen de la información operativa y de servicio,** como horarios, comunicaciones de incidencias, alteraciones del servicio y información relativa a la accesibilidad, elementos esenciales para garantizar un uso seguro, eficiente y adecuado del servicio.
- **Colectivos especialmente vulnerables desde el punto de vista de la accesibilidad,** en particular personas con discapacidad o movilidad reducida, que pueden verse afectadas de manera más significativa por eventuales deficiencias en infraestructuras, flota o sistemas de información y comunicación.

Requisito de divulgación relacionado con NEIS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar incidencias de importancia relativa, riesgos y oportunidades

Como **impactos negativos** de carácter generalizado se identifica:

- Afectación negativa del servicio por falta de suministro en tiempo y forma a causa de flota o infraestructuras retenidas.
- Afectación negativa del servicio como resultado de la falta de conductores y/o de personal de guardia para la recuperación del servicio.
- Insatisfacción de clientes, usuarios y otras partes interesadas a consecuencia de una gestión ineficaz de las quejas.

En cuanto a los **impactos negativos relacionados con incidentes individuales** se identifica:

- Accidentes en la red derivados de errores humanos o de malas prácticas operativas.

Como **impactos positivos** se han identificado:

- La mejora de la gestión de la accesibilidad universal mediante la implantación de un plan de adecuación de las infraestructuras, la flota y la información.
- El fomento del uso del transporte público y de la intermodalidad en detrimento del vehículo privado mediante una comunicación orientada a los beneficios sociales y ambientales.

Estos impactos es generan a través de la operativa diaria de TMB y de acciones concretas desarrolladas a lo largo del capítulo.





En relación con la **mejora de la accesibilidad universal, se está implementando un plan de adaptación de infraestructuras, renovación y adecuación de la flota y mejora de los sistemas de información y señalización**, con el objetivo de garantizar un acceso más seguro, autónomo y equitativo al servicio. Este impacto beneficia especialmente a las personas con discapacidad, las personas con movilidad reducida, las personas mayores y otros colectivos con necesidades específicas, si bien repercute positivamente en el conjunto de personas usuarias.

En cuanto al **fomento del transporte público y la intermodalidad, se desarrollan acciones de comunicación y sensibilización orientadas a destacar los beneficios sociales y ambientales del transporte público**, contribuyendo a promover una movilidad más sostenible y eficiente. Este impacto positivo se dirige tanto a las personas usuarias actuales como potenciales dentro del ámbito territorial en el que TMB presta el servicio.

Los **riesgos de importancia relativa para TMB derivados de los impactos y de las dependencias sobre su clientela incluyen:**

- Incremento de el gasto asociado a la adaptación a la accesibilidad como consecuencia de cambios en la normativa aplicable.
- Riesgo de demanda superior a la oferta a causa del incremento de la población, de la actividad económica y de las necesidades de movilidad.
- Pérdida de cuota de mercado o reducción de la demanda como consecuencia del entrada de nuevos competidores y otros modos de transporte.
- Pérdida de cuota de mercado o reducción de la demanda derivada de políticas de restricción del tráfico que afectan negativamente el servicio de transporte público.
- Pérdida de cuota de mercado o reducción de la demanda asociada a la conexión del Tramvia por la Diagonal y a la afectación directa sobre las líneas de bus.
- Quejas y reclamaciones externas derivadas de la falta de respuesta adecuada a las necesidades y expectativas de los clientes, usuarios y otras partes interesadas.



Requisito de divulgación S4-1 – Políticas relacionadas con los consumidores y los usuarios finales

TMB no dispone de una política corporativa específica diferenciada para consumidores y usuarios finales; sin embargo, sus sociedades aplican los siguientes reglamentos:



Transports de Barcelona

TB aplica el **Reglamento de viajeros de los servicios de transporte público de superficie del Área Metropolitana de Barcelona (AMB)**, que establece las condiciones generales de utilización del servicio.

Dado que ya existen varios procedimientos y instrucciones técnicas específicas relacionadas con la prestación del servicio, no se considera prioritario elaborar una política específica adicional en esta materia.

Este Reglamento regula los derechos y obligaciones de las personas usuarias, las condiciones de accesibilidad universal, las normas de uso del servicio, el régimen sancionador y los mecanismos de reclamación.

Su objetivo es garantizar una prestación del servicio segura, accesible, no discriminatoria y ordenada, protegiendo los derechos de las personas usuarias y asegurando la convivencia y la seguridad operativa.

Ferrocarril Metropolità de Barcelona

El marco aplicable son las **Condiciones Generales de Uso**, que regulan el acceso y utilización de las instalaciones, los derechos y deberes de las personas usuarias, los títulos de transporte, el régimen sancionador y los mecanismos de reclamación.

Dado que ya existen varios procedimientos y instrucciones técnicas específicas relacionadas con la prestación del servicio, no se considera prioritario elaborar una política específica adicional en esta materia.

El objetivo de estas Condiciones es garantizar la seguridad, la accesibilidad y el uso adecuado del servicio, así como la protección de los derechos de las personas usuarias, velando por su continuidad y calidad.



Tanto las Condiciones Generales de Uso de FMB como el Reglamento de viajeros de TB cubren los siguientes IROs:

- Mejora de la gestión de la accesibilidad universal mediante planes de adecuación de infraestructuras, flota y información.
- Accidentes en la red derivados de errores humanos o malas prácticas operativas.
- Afectaciones negativas del servicio por falta de suministro en tiempo y forma.
- Insatisfacción de usuarios derivada de una gestión ineficaz de quejas.
- Fomento del transporte público y la intermodalidad frente a del vehículo privado mediante comunicación orientada a los beneficios sociales y ambientales.
- Quejas y reclamaciones externas por falta de respuesta adecuada a las necesidades y expectativas de los usuarios y otras partes interesadas.



El Reglamento y las condiciones de uso son aplicables a todas las personas usuarias del transporte público de superficie dentro del ámbito territorial del AMB. No se han identificado exclusiones específicas dentro de este ámbito. No se dispone de información sobre el cargo de nivel más alto responsable de su implementación.

Con relación a la **accesibilidad**, TMB no dispone actualmente de una política formal específica, dado que los procedimientos en materia de accesibilidad, comunicación y gestión de situaciones con potencial impacto sobre estos colectivos están integrados de manera transversal en las operaciones habituales de la organización. A raíz de la experiencia adquirida se han establecido protocolos internos de información previa y medidas de accesibilidad que han demostrado ser eficientes, hasta el punto que no se han registrado quejas ni conflictos. Asimismo, la coordinación con las concejalías de distrito, entidades y servicios como Accesibilidad o Experiencia de Cliente garantiza una comunicación fluida con los colectivos afectados.

A pesar de no disponer de una política formal específica en este ámbito, TMB cuenta con el **Plan Director de Accesibilidad Universal** (2010), que orienta la actuación de la organización y impulsa la mejora continúa a partir de siete principios: diseño universal para todo el mundo; corresponsabilidad en la cadena de accesibilidad; participación de los colectivos implicados; integración, vida independiente y reducción de las medidas de suplencia; transversalidad interna; anticipación, proactividad y innovación; y liderazgo y transferencia de conocimiento.

En este marco, los proyectos del servicio de accesibilidad se estructuran en tres ámbitos —metro, bus y transversal— mediante grupos de trabajo específicos con representación de diferentes áreas de la compañía, y con un diálogo continuo con la Administración pública, entidades y instituciones por alinear las actuaciones con las necesidades identificadas.

En este contexto, TMB considera que actualmente no es necesario disponer de una política diferenciada, dado que las prácticas vigentes dan una respuesta adecuada a las necesidades existentes. sin embargo, de cara al próximo ejercicio, se prevé que el Plan Director sirva de base para formalizar una política de accesibilidad que permita estructurar y sistematizar el marco de actuación, así como reforzar su la difusión de manera homogénea.

A la DMA (véase el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad) TMB ha incorporado el análisis de riesgos vinculados a posibles incumplimientos normativos en materia de derechos humanos, incluidos aquellos que puedan afectar los consumidores y/o usuarios finales. Actualmente, no se dispone de una política interna específica de derechos humanos aplicable a los usuarios; sin embargo, el marco normativo sectorial y los reglamentos del servicio integran principios de no-discriminación, accesibilidad universal y protección de colectivos vulnerables. La entidad cuenta con procedimientos operativos y canales formales de atención y reclamación que permiten la interacción con los usuarios y la gestión de incidencias, facilitando la adopción de medidas correctoras cuando procede.

Hoy día no existe una declaración formal de alineación con los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT o las Directrices de la OCDE.

Requisito de divulgación S4-2 – Procesos para interactuar con consumidores y usuarios finales sobre los impactos

TMB integra de manera sistemática la opinión de los consumidores y usuarios finales en la gestión de los impactos reales y potenciales derivados de la prestación de sus servicios mediante mecanismos estructurados de escucha activa. Entre estos destacan los sistemas de Quejas, Reclamaciones y Sugerencias (QRS), las encuestas periódicas de experiencia de cliente y la realización de estudios cuantitativos y cualitativos.

La interacción con los consumidores y usuarios finales se lleva a cabo principalmente de manera directa, a través del servicio de atención al cliente, disponible mediante múltiples canales (presencial, telefónico, digital y redes sociales), hecho que facilita una comunicación accesible y bidireccional.

La relación con las personas usuarias se articula a lo largo de todo el ciclo del servicio, desde la información previa y el acceso al transporte hasta la gestión de incidencias o reclamaciones posteriores al viaje. Los principales mecanismos incluyen la atención multicanal, la gestión de QRS y la realización periódica de encuestas y estudios de experiencia de cliente. Estos canales funcionan de manera continuada, con protocolos y plazos de respuesta monitorizados, y permiten un seguimiento sistemático de las aportaciones recibidas.

El **Área de Clientes** es la responsable de garantizar que esta interacción se produzca, así como de consolidar y analizar los resultados obtenidos, que se revisan periódicamente. La efectividad de estos mecanismos se evalúa mediante la medición de indicadores de atención al cliente, el análisis de los resultados de las encuestas de satisfacción y el seguimiento de la evolución de las QRS, lo que permite identificar áreas de mejora y ajustar las actuaciones adoptadas.

Asimismo, con la finalidad de comprender las necesidades y perspectivas de los colectivos especialmente vulnerables o en riesgo de exclusión, TMB desarrolla actuaciones específicas de consulta, estudios cualitativos y análisis mediante Customer Journey Maps (CJM). Estas herramientas permiten **adaptar los servicios, las infraestructuras y los canales de información de acuerdo con criterios de accesibilidad universal y equidad**, reforzando el compromiso con una prestación del servicio inclusiva y no discriminatoria.





Requisito de divulgación S4-3 – Procesos para reparar impactos negativos y canales para que los consumidores y usuarios finales planteen inquietudes

TMB pone a disposición de su clientela varios **canales accesibles para que puedan expresar preocupaciones, sugerencias o necesidades de manera directa.** Estos incluyen la web corporativa, el servicio de atención telefónica, la atención presencial, la aplicación JoTMBé y los espacios habilitados en las redes sociales.

TMB realiza el seguimiento y el monitorización de todas las cuestiones planteadas a través de los QRS, encuestas y otros canales con registro, trazabilidad y análisis periódico de los resultados.
La efectividad de los canales se valora mediante estudios de satisfacción y encuestas de percepción, que permiten detectar puntos de mejora en el atención y en la comunicación con los usuarios.

Aunque actualmente no se aplica de manera sistemática un proceso de Close the Loop (retorno directo al cliente sobre la resolución de su caso).

Finalmente, TMB garantiza que no se produzcan represalias contra las personas que utilicen estos canales para plantear quejas o preocupaciones. El Protocolo de atención al cliente establece criterios de confidencialidad, respeto y trato equitativo en la gestión de las comunicaciones, y el Canal Ético ofrece una vía adicional, segura y anónima (véase subapartado 9.3.2. Canal Ético y Sistema Interno de Información (SII)). Estos mecanismos contribuyen a generar un entorno de confianza y protección para todas las personas que se relacionan con la organización.

Requisito de divulgación S4-4 – Acciones adoptadas frente a los incidencias de importancia relativa sobre los consumidores y usuarios finales, y enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionadas con los consumidores y usuarios finales, así como el eficacia de estas acciones

Requisito de divulgación S4-5 – Objetivos relacionados con la gestión de impactos negativos materiales, la promoción de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

En la fecha de formulación de este informe, TMB no ha establecido objetivos formales, medibles y orientados a resultados en relación con la gestión de los IROs materiales vinculados a los consumidores y/o usuarios finales. Actualmente, el seguimiento de estos aspectos no está vinculado a objetivos cuantitativos formalmente aprobados ni a niveles de ambición definidos con un horizonte temporal específico.

Sin embargo, la organización utiliza los resultados obtenidos como base para la mejora continúa y para la toma de decisiones operativas y estratégicas.
En este sentido, realiza un seguimiento periódico del efectividad de sus políticas y actuaciones mediante indicadores operativos y de satisfacción del cliente, que permiten evaluar la evolución del servicio y identificar áreas de mejora.

Las principales acciones para la gestión indirecta de los IRO incluyen las descritas a continuación.

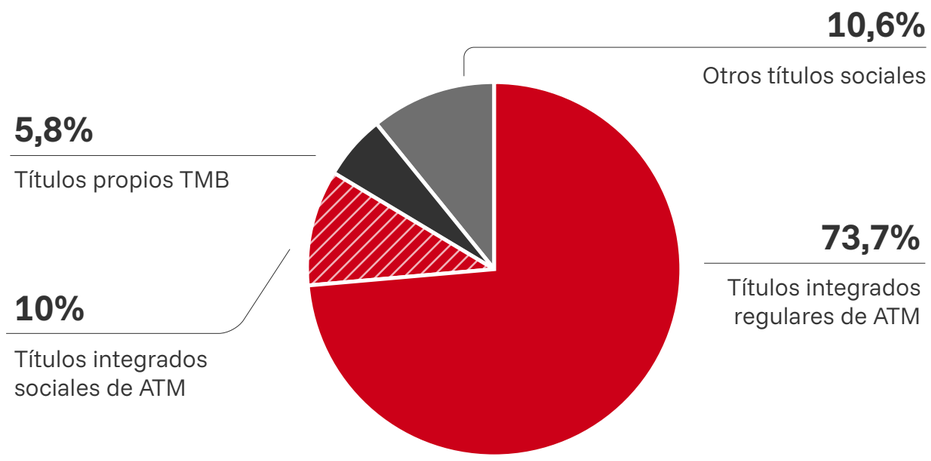
5.1. Relaciones con nuestra clientela

5.1.1. Perfil de la clientela

Distribución de los títulos de viaje

La distribución de los viajes de TMB del año 2025 por títulos de transporte ha sido la siguiente:

Distribución de los viajeros de TMB por tipología de título de transporte



El año 2025, el **73,68 % de las validaciones de TMB se han hecho con títulos integrados regulares del ATM**, consolidándose como la principal opción de transporte para los usuarios.

Los títulos integrados sociales del ATM han representado el 9,98 % del total de validaciones, con la T-16 y la T-Jove FM/FN entre los más utilizados.

Las validaciones con títulos propios de TMB han supuesto el 5,79 %, incluidos el billete sencillo y la gama de títulos Hola BCN.

Finalmente, los otros títulos sociales han representado el 10,55 % del total de validaciones, entre los que destacan la T-4 y la tarjeta rosa como los más utilizados dentro de esta categoría.

Variación en el uso de títulos

En 2025 se observa una evolución estable en la **distribución del uso de los diferentes tipos de títulos de TMB**, manteniéndose una estructura muy similar a la del ejercicio anterior. A continuación, se presentan los datos comparativos respecto a el año anterior.

Tipos de títulos	2025	2024
Títulos integrados regulares de ATM	73,68%	72,61%
Títulos integrados sociales de ATM	9,98%	9,51%
Títulos propios TMB	5,79%	6,38%
Otros títulos sociales	10,55%	11,50%
TOTAL	100%	100%

Acciones operativas TB

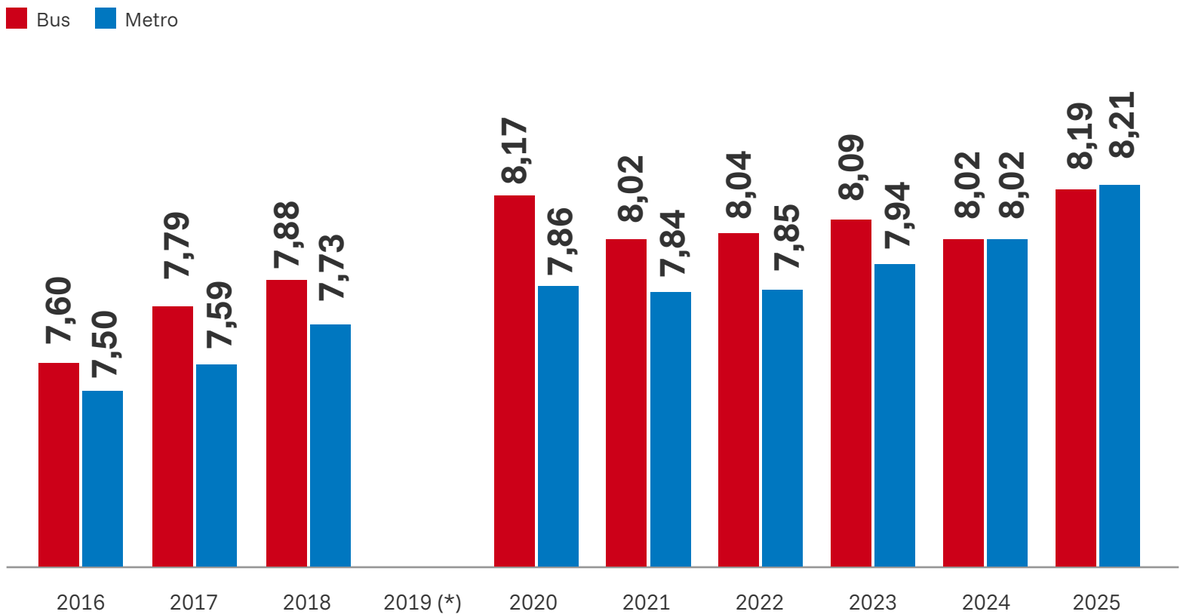
En cuanto a la **mejora del servicio de TB**, durante 2025 han empezado a llegar las primeras unidades de la nueva flota eléctrica, con mejoras orientadas a la operatividad y a la experiencia de usuario (como la incorporación de elevalunas eléctricos y pantallas a bordo). Asimismo, se han impulsado proyectos para optimizar la gestión y la información: un piloto para monitorizar la ocupación con el objetivo de ajustar la gestión en tiempo real; un sistema de información de afectaciones por eventos en la ciudad a través de la web del servicio; y el desarrollo de nuevas funcionalidades de información operativa de "próximo bus" (PIU y SIU) para mejorar la gestión de incidencias y la comunicación con las personas usuarias.

5.2. Atención y satisfacción del cliente

5.2.1. Valoración del servicio por parte de los clientes

A continuación, se presenta la evolución de la satisfacción global del servicio de Bus y de Metro en los últimos años.

Evolución de la nota de satisfacción global del servicio de Bus y Metro



* El año 2019 no se pudo llevar a cabo el estudio por causas ajenas a TMB.

En el Estudio anual de Percepción del Cliente (EPC) que se ha realizado en 2025, los clientes han otorgado **una nota media al servicio de Bus de 8,19 puntos y al de Metro de 8,21 (de 0 a 10 puntos), la cifra más alta registrada hasta ahora.**

5.2.2. Quejas, reclamaciones y sugerencias

Durante 2025 se ha registrado una **disminución de aproximadamente el 16 % en el número de comunicaciones recibidas**, pasando de 35.087 a 29.447 expedientes. A pesar de esta reducción, no ha sido posible reducir el tiempo medio de respuesta a causa de la falta de recursos. Desde septiembre de 2024 no se dispone del equipo de refuerzo vinculado a la T-mobilitat y, además, se mantiene una vacante estructural, hecho que ha supuesto trabajar durante todo el año con cuatro personas menos.

De cara a enero de 2026 está prevista la incorporación de personal para cubrir el puesto vacante, así como un refuerzo temporal de dos recursos adicionales. Paralelamente, se impulsará una **prueba piloto** con inteligencia artificial para clasificar y priorizar las QRS, con la incorporación del módulo de IA de Zendesk. Esta herramienta ha de facilitar la clasificación de las comunicaciones y mejorar la eficiencia en la respuesta, especialmente en determinadas tipologías.

Por otra parte, durante 2025 se han cerrado tres grupos de trabajo de mejora que se havien abierto a raíz del análisis de las quejas y reclamaciones.

También se ha puesto en marcha la buzón de agradecimientos, que ha recibido 205 comunicaciones, en comparación con las 137 den 2024, hecho que representa un incremento del 49 %.

En TMB en 2025 se han registrado 29.447 QRS, frente a de las 35.087 de 2024, hecho que representa una disminución del 16,07 %. Cabe destacar la disminución en títulos, tarifas y soportes (-91,50 %) el incremento en las validaciones y venta automática (+68,53 %).

Tema	2025	2024
Instalaciones	2.750	2.787
Servicios de transporte	5.289	4.647
Información y atención al cliente	1.549	1.651
Personal	4.878	4.556
Validaciones y venta automática	10.685	6.340
Usuarios	630	625
Títulos, tarifas y soportes	1.052	12.379
Diversos	2.614	2.102
TOTAL	29.447	35.087

En el año 2024 y 2025, los QRS, se han distribuido de la siguiente manera:

Detalle de las QRS	2025	2024
Quejas	53,06%	41,61%
Reclamaciones	40,22%	49,03%
Sugerencias	6,72%	9,36%
TOTAL	100%	100%



Gestión de expedientes de Fraude

Durante 2025 no ha habido actuaciones a destacar al ámbito de fraude.

5.2.3. Información y atención

Atención a la clientela (Presencial / ISAD / BO)

Con **más del 95 % de los clientes utilizando la T-mobilitat, en 2025 se ha consolidado como el año de maduración del sistema y un reflejo de la actividad ordinaria de los canales de atención, una vez superado el impacto inicial del despliegue**. La transformación de las personas usuarias ya se ha producido y las necesidades de atención han disminuido un 2,7 %, aunque todavía quedan mejoras tecnológicas y más digitalización para implementar.

Se han consolidado avances en digitalización, accesibilidad y experiencia de cliente, con el externalización completa del canal telefónico y pruebas con IA por optimizar procesos. Sin embargo, persisten retos en los tiempo de respuesta a QRS (superiores a 50 días) y en la saturación puntual de los canales digitales.

Durante 2025 se ha trabajado en la evolución del chatbot hacia un modelo con IA generativa que permite ampliar la capacidad de atención con respuestas en lenguaje natural.

También se ha continuado avanzando en la digitalización de la T-mobilitat, incorporando nuevos títulos como la T-usual bonificada y definiendo las características de las nuevas máquinas de venta para mejorar funcionalidades y el atención a la clientela.

Por otra parte, se ha llevado a cabo una reflexión sobre el papel de las redes sociales como canal de información y de atención, **identificando WhatsApp como un entorno especialmente adecuado para la atención digital y también, potencialmente, para la información de servicio.**

En 2025, TMB ha registrado un volumen elevado de Quejas y Reclamaciones (29.447) y, como consecuencia de diversas bajas temporales y de un puesto no cubierto, no se han alcanzado los plazos de respuesta establecidos. Para dar respuesta, a lo largo del ejercicio se han trabajado diferentes líneas de actuación, incluidos: el proceso de selección para cubrir el puesto vacante, la incorporación de refuerzos temporales para reducir la bolsa de expedientes acumulados y la valoración de la incorporación de un módulo de IA para incrementar la eficiencia en la gestión.

Canal Presencial

Atenciones 343.502 (-8% vs. 2024)	**Tiempo medio de atención** 6 minutos (vs. 5 minutos en 2024)	**Tendencias** cierre del último quiosco (Sagrera) y concentración de la demanda a los 4 Puntos TMB	**Calidad** elevada, a pesar de la baja integración de herramientas, gracias a la profesionalidad del equipo

El **cierre del último quiosco ha supuesto la concentración de la demanda a los 4 centros de atención, hecho que ha provocado incrementos puntuales de los tiempo de espera**, especialmente en momentos de incidencias de la T-mobilitat.

Los principales motivos de atención a los Puntos han sido: el alta de T-movilidad y adquisición de soporte (nuevos residentes, estudiantes o cambio de soporte cartón a PVC), la T-usual bonificada (especialmente durante los primeros meses del año), los duplicados de tarjeta por pérdida o robo, la información sobre títulos y funcionamiento de la app y de la T-mobilitat.

Conviene destacar la calidad del servicio prestado por el equipo, que mantiene un alto nivel de resolución en un entorno con herramientas poco integradas y operativas diversas.



Canal Digital

Atenciones
50.450
(-20% vs. 2024)

WhatsApp
tiempo medio de respuesta de 7 minutos

X @TMBinfo
caída continuada y previsión de finalización el 2026

Formularios web
elevantes para perfiles específicos y reclamaciones

En 2025 se ha registrado una **disminución del volumen de atenciones digitales del 20%**, motivada principalmente por la reducción de la actividad a redes sociales y el estabilización de las incidencias de la T-mobilitat en remoto.

WhatsApp se consolida como el canal de referencia para la atención digital. A pesar de ello, incidencias generales del sistema pueden provocar saturaciones puntuales.

Del total de interacciones a WhatsApp, aproximadamente el 60 % corresponden a incidencias y el 40 % a solicitudes de información. Las tipologías más habituales son: consultas por soporte perdido o robado, incidencias con cargas o recargas y consultas sobre la cartera electrónica.

El canal X @TMBinfo mantiene una tendencia sostenida a la baja, con previsión de cierre el primer trimestre de 2026.

Los formularios web continúan siendo un canal de referencia para trámites como perfilados FN/ FM, quejas, reclamaciones y alegaciones.



Canal Telefónico

Atenciones
155.627
(-7% vs. 2024)

Mejora clave
seguimiento operativo dedicado y auditorías internas

Todo y la disminución del volumen de atenciones, **el canal telefónico se mantiene como un de los principales canales de contacto.**

Los principales motivos de contacto son las consultas relacionadas con la T-mobilitat, el Bus a Demanda y los objetos perdidos.

Como a mejora destacada de 2025, la dedicación de una persona específica al seguimiento operativo del *Call Center* y la realización de auditorías internas han permitido reforzar el control de calidad y impulsar la mejora continúa del servicio.



Información al Cliente

Informativamente, en 2025 ha sido marcado **por el seguimiento en tiempo real del funcionamiento de las redes de Bus y Metro, con más de 1.000 publicaciones relacionadas con alteraciones del servicio.**

Han tenido un impacto destacado los cortes de metro, especialmente los del L4 y L11 durante el verano y el corte del L4 en diciembre, en plena campaña comercial navideña.

También cabe señalar la puesta en marcha de la nueva línea X3, las adecuaciones de recorrido de las líneas D20 y V19, y la campaña informativa dirigida a los clientes por la migración del sistema de reservas del Bus a Demanda.

En cuanto en los canales, la red social X (@ TMBinfo) ha registrado una caída de seguidores.

El resto de canales físicos —pantallas, andenes y autobuses— han reforzado la difusión de la información. El nuevo diseño permite ofrecer un nivel más elevado de detalle y contribuye a mejorar la experiencia de la clientela.

Experiencia del Cliente

En 2025, desde Experiencia de Cliente, se ha **continuado trabajando para que las diferentes áreas de TMB avancen hacia un modelo de organización *Customer Centric*, situando al cliente en el centro de la toma de decisiones.**

Se ha reforzado el trabajo transversal entre áreas para garantizar una visión global de los proyectos y una experiencia coherente a lo largo de todo el viaje del cliente.

Durante 2025 se ha impulsado el desarrollo del *Service Blueprint* para mejorar la experiencia en el ámbito de atención al cliente (finalización prevista primer trimestre 2026).

TMB avanza hacia un modelo *Customer Centric*, con la clientela en el centro de las decisiones.

Iniciativas de mejora de la experiencia del cliente con Bus

- Mejora de la percepción de la frecuencia de paso.
- Confort vinculado a la temperatura.
- Información en tiempo real.
- Facilidad para solicitar parada.
- Mejora de la experiencia durante el trayecto de la H12.
- Información sobre la ocupación del bus.
- Facilitación de la compra de billetes.
- Reducción de atrapamientos con las puertas del autobús.

Iniciativas de mejora de la experiencia del cliente con Metro

- Mejora de la atención en estaciones sin personal (interfonos de información/ S.O.S.).
- Mejora de las áreas de atención en estaciones.
- Información de accesibilidad (ascensores en tiempo real e itinerarios accesibles).
- Estudio sobre la percepción de seguridad en Metro.
- Reducción de atrapamientos con las puertas del tren.
- Mejora del proceso de obtención de duplicados de T-mobilitat.

Indicadores de Experiencia de Cliente de Bus y Metro

- **Índice de satisfacción global:** la satisfacción global se mantiene estable tanto en Bus como en Metro.

- **Índice de recomendación (NPS):** en Bus hay una tendencia negativa. Los detractores se quejan de la frecuencia insuficiente, la puntualidad inconsistente y las aglomeraciones. En cambio, en Metro hay una tendencia positiva, aunque disminuye en la primavera de 2025. Los detractores se quejan de la sensación de inseguridad y de las aglomeraciones.

- **Índice de esfuerzo del Cliente (CES):** tanto en Bus como en Metro destacan la interacción con el interfono y con el personal de las estaciones, la obtención de duplicados de la T-mobilitat y el hecho de contactar con atención al cliente como acciones que suponen un esfuerzo elevado.

Indicadores de Experiencia en Proyectos y Servicios de Movilidad

La **satisfacción con el servicio se mantiene muy elevada, con una puntuación media de 9,3 sobre 10, y la probabilidad de recomendación también es alta, alcanzando un NPS del 82%**.

Estos datos confirman la calidad percibida y la fidelidad del cliente, factores clave para seguir consolidando el posicionamiento del Teleférico.

Retos de futuro

De cara a las próximas líneas de actuación, se plantea automatizar la información en tiempo real con una clara orientación a la clientela e implementar nuevas pantallas informativas en las paradas de Barcelona. También se prevé simplificar los procesos de atención vinculados al *ticketing* (T-mobilitat) y seguir impulsando la digitalización. En el ámbito de la accesibilidad, se trabajará para reducir la brecha entre andén y tren y para impulsar, conjuntamente con las administraciones, una definición consensuada de parada accesible. Asimismo, se definirán las bases para construir un programa de voz del cliente que permita una escucha activa, se analizarán las ventajas de disponer de clientes registrados para mejorar la gestión y se implantarán mejoras tecnológicas orientadas a optimizar el trabajo diario, como la evolución del chatbot, el Cuadro de servicios IAC, la automatización de indicadores, el nuevo gestor de colas en los Puntos TMB y la mejora del proceso de interfonos.

5.2.4. Ámbito comercial

Comercial e ingresos no tarifarios

Este año 2025 **TMB ha adjudicado la gestión de los espacios publicitarios de la red de Bus Metropolitano para los próximos 4 años.** Este servicio es el mismo que se ha realizado hasta la fecha, con la diferencia de que incorpora también la gestión de los autobuses del AMB.

Esta licitación de los soportes publicitarios de más de 1.150 buses de TMB y 837 autobuses del AMB se ha realizado de forma conjunta y se ha resuelto a favor de Global. El contrato supondrá unos ingresos mínimos para TMB y el AMB de 7,4 millones de euros al año y 1,2 millones de euros al año, respectivamente.

En el ámbito de Metro, en 2025 se ha **reforzado la estrategia de ingresos no tarifarios mediante la ampliación y modernización de los soportes publicitarios y la puesta en marcha de nuevos servicios comerciales orientados a mejorar la experiencia de viaje**. En este sentido, se han instalado tres nuevas pantallas digitales de gran formato en las estaciones de Passeig de Gràcia y Universitat, que se suman a los 250 soportes digitales existentes, así como al resto de elementos publicitarios convencionales de la red.

Además, el 15 de diciembre de 2025 se ha inaugurado una nueva tienda física en la estación de Sagrada Família, con una selección inicial de productos oficiales para testar preferencias y valorar posteriores ampliaciones. Paralelamente, se han creado cuatro "Paradetes del metro" (Lesseps, Diagonal, Universitat y Sagrera) como puntos de servicios complementarios y se ha adjudicado la licitación para incorporar máquinas de venta automática de productos accesorios para el viaje. También se ha adjudicado a finales de año la licitación de vending corporativo, que se materializará en 2026 para dar servicio a empleados y visitas del grupo. Finalmente, a lo largo del ejercicio se han realizado 44 servicios especiales, principalmente vinculados a producciones audiovisuales de cine y publicidad.

Relaciones Públicas

Durante el ejercicio 2025 la unidad ha desarrollado una actividad excepcionalmente intensa, con 74 acciones corporativas, más del doble que en 2024, consolidando la posición de RR. PP. como área estratégica para el refuerzo de la imagen de TMB y el impulso de las relaciones institucionales.

Entre las acciones destacadas de 2025 cabe señalar:

- **Volumen de actividad y actos institucionales:** organización de 47 actos institucionales, incluidas presentaciones de proyectos (como el Retrofit), firmas de convenios, visitas de obras y presentaciones de campañas.

- **Centenario del Metro y apertura a la ciudadanía:** que ha requerido un esfuerzo organizativo de primer nivel en coordinación de actos, producciones especiales y actividades de gran visibilidad ciudadana.

- **Relaciones internacionales, ferias y benchmarking:** coordinación de 14 visitas internacionales y de la participación de TMB en ferias y congresos como el UITP *Global Public Transport Summit* de Hamburgo y el *Tomorrow Mobility World Congress*, así como la acogida de encuentros y reuniones de benchmarking como el COMET *Annual Meeting* y el *International Bus Benchmarking Group* (IBBG), además de diversas reuniones técnicas y comisiones de ATUC celebradas en Barcelona.

- **Actos internos y apoyo a la Fundación y a otras áreas:** organización y apoyo a 12 actos internos, así como el apoyo transversal a iniciativas culturales, sociales e institucionales de la Fundació TMB y de otras áreas de la compañía mediante asesoramiento en protocolo, coordinación logística y gestión de visitas y entidades colaboradoras.

- **Semana de la movilidad:** un evento de referencia en la ciudad de Barcelona, al que nos sumamos con las visitas de Obrim el Metro durante el fin de semana del 13 y 14 de septiembre.

Reputación Corporativa

El departamento de Reputación Corporativa trabaja en la línea de reforzar la reputación de TMB ante instituciones, administraciones públicas, asociaciones y la ciudadanía. Durante 2025 se ha **participado en 75 consejos de barrio y se han gestionado 532 quejas vecinales** tramitadas a través de las distintas administraciones públicas, así como **756 peticiones relacionadas con TMB**, actividad que consolida y amplía la labor llevada a cabo en 2024 en este ámbito.

5.2.5. Ámbito digital

Estrategia Digital

El año 2025 ha estado marcado por un **impulso decidido para consolidar y hacer crecer los canales digitales de TMB, con un foco claro en la TMB app**. Se ha avanzado en el desarrollo de funcionalidades que acompañan al usuario en su día a día, con el objetivo de reforzar la recurrencia de uso y situar la app como el punto de referencia natural para la movilidad cotidiana. Paralelamente, la app ha seguido siendo un canal esencial para informar en tiempo real y avisar de alteraciones del servicio, incorporando progresivamente más información de operadores del resto del Área Integrada.

La personalización y la oferta de funcionalidades propias (como rampa, *on the bus*, entre otras) han seguido siendo un eje estratégico. Además, se ha contratado e iniciado la definición y el desarrollo de una nueva herramienta de inteligencia artificial que permitirá disponer de un asistente virtual avanzado en web y app el próximo año, con el objetivo de mejorar la experiencia de navegación del usuario.

En cuanto al público visitante, 2025 ha supuesto un paso adelante con la migración del *e-commerce* y el *restyling* de las webs y la app de productos turísticos. Se ha renovado la experiencia de uso, apostando por una navegación más simple y accesible, orientada a la conversión y con un diseño más actual. Como resultado, la app Hola se consolida como la tercera app más descargada. Paralelamente, se han incorporado nuevas vías de captación de usuarios en los canales digitales y se han impulsado iniciativas de incremento de ingresos centradas en la eficiencia y en el retorno positivo de la inversión.

Conocimiento de Mercado

La actividad de Conocimiento de Mercado se articula en cuatro líneas de trabajo: estudios periódicos, estudios puntuales y proyectos, analítica digital/SEO/SEM y servicios de apoyo. Estas actividades constituyen una fuente clave de datos para el área de Marketing y Negocio Corporativo y permiten una orientación *data-driven* en la detección de *insights* y oportunidades, así como la monitorización y evaluación del retorno de las iniciativas.

- **Estudios periódicos:** durante 2025 se han ejecutado con normalidad los estudios periódicos, que permiten el seguimiento de KPIs e indicadores corporativos, como el Estudio de Percepción del Cliente (EPC), la Medición de la Prestación del Servicio (MPS), los estudios de fraude (Metro y Bus), el Ómnibus, Quejas, Reclamaciones y Sugerencias (QRS) y el Estudio de Satisfacción del Cliente Interno (ESCI).

- **Estudios puntuales y proyectos:** paralelamente, se han desarrollado proyectos puntuales relevantes, entre los que destacan el perfeccionamiento del aprendizaje del chatbot de la web y la app, auditorías SEO (web TMB y TdO), apoyo analítico a la migración de la web holabarcelona.com, proyectos vinculados a la evolución del CRM, la revisión de la recurrencia de compra de la web holabarcelona.com, dashboards del ecosistema digital (app y webs) y trabajos asociados a T-mobilitat (incluida una *task force* para definir un plan de acción de mejora de la digitalización en los canales digitales).

Marketing Relacional – CRM

2025 se cierra con una **base de datos de 1.176.588 usuarios residentes y 104.417 usuarios visitantes que han interactuado con TMB durante los últimos 9 meses**. Se han llevado a cabo casi 300 comunicaciones dirigidas a residentes, con el objetivo de mantenerlos informados sobre novedades, información de servicio, promociones y productos para residentes, así como comunicaciones sobre productos para visitantes dirigidas a la base de datos de residentes para potenciar el cross-selling. Adicionalmente, se han realizado casi 60 comunicaciones destinadas a visitantes para promocionar productos de movilidad turística e incrementar los ingresos.

La media de aperturas de estas comunicaciones se sitúa en un 46,1 %, 0,7 % más que en 2024 (45,4 %). El incremento de ingresos de 2024 a 2025 ha sido del +216 %, impulsado por la optimización de las acciones de CRM dirigidas a visitantes y por el incremento de ventas de productos turísticos sobre target residente. En cuanto al programa de fidelización de JoTMBé, se han desarrollado 27 acciones con el sorteo de 760 entradas por valor de más de 12.184 euros (en 2024 se desarrollaron 103 acciones con 5.973 entradas por valor de más de 94.000 euros).

Contenidos y Redes Sociales

En 2025, TMB cierra el año con una **comunidad total de 646.243 seguidores, casi un 8 % más respecto a 2024**. Los contenidos publicados durante 2025 han generado cerca de 40 millones de impresiones. En el perfil de TMB en WeChat, se acumulan más de 34.000 seguidores, 10.000 más que el año anterior. Las redes sociales han mantenido una tasa de *engagement* elevada, entre el 3 % y el 5 %, especialmente en TikTok e Instagram.

Por otro lado, el blog de Hola Barcelona ha recibido más de 78.000 visitas, un 41 % más que en 2024.

Entre las acciones destacadas de 2025, cabe señalar la creación del perfil de TikTok de TMB y la dinamización del canal con contenidos participativos; acciones con creadores de contenido vinculadas al Teleférico de Montjuïc y al *Barcelona Christmas Tour* (30 participantes), que generó 38 publicaciones y cerca de 1,5 millones de visualizaciones; el apoyo a iniciativas del Centenario del Metro, y campañas de paid media orientadas a la venta de servicios turísticos a través del e-commerce de Hola Barcelona.

De cara a 2026, el objetivo es seguir fortaleciendo una comunidad más sólida e implicada, apostando por nuevos formatos y ampliando el ecosistema de contenidos, así como reforzar las estrategias de paid media y las vías de captación online con el Plan de Medios.

Relación con los medios de comunicación

En 2025 se han contabilizado **9.866 apariciones de TMB en los medios de comunicación**, lo que representa una cifra superior a la del año pasado, un 5 % más. Como tema con mayor presencia en los medios de comunicación, destaca el de **Seguridad Ciudadana**, que representa cerca del 11,5 % del total (1.140 repercusiones). Este año cabe señalar el importante impacto del **Centenario del Metro** en los medios de comunicación, donde ya se han generado 657 impactos, un 6,6 % del total.

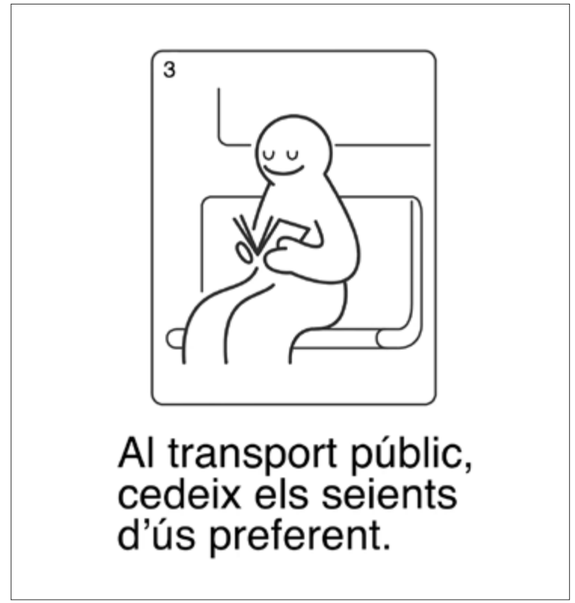
El gabinete de prensa ha elaborado y difundido 276 notas informativas (54 más que en 2024) y ha organizado 137 actos o encuentros con medios de comunicación. Se han gestionado 579 solicitudes de información y 170 permisos de grabación.

En cuanto a TMB Notícies, se han publicado 433 piezas informativas y se han recibido 300.647 visitas. En redes sociales se han publicado 1.786 tuits en X y 157 publicaciones en LinkedIn.

Comunicación y campañas publicitarias importantes

A lo largo del ejercicio 2025, **desde Publicidad y Marca se han desplegado diversas campañas y acciones** orientadas a promover el uso del transporte público y del resto de servicios turísticos y de movilidad, incentivar la participación en acciones del Centenario del Metro, favorecer la accesibilidad universal y contribuir al posicionamiento de la marca TMB mediante acciones de notoriedad y colaboraciones con terceros. En este marco, el Centenario del Metro ha concentrado una parte relevante de la actividad, con acciones de comunicación y creación visual asociadas a iniciativas culturales y divulgativas, así como a eventos deportivos y de ciudad. Adicionalmente, se han impulsado campañas con un enfoque social, como las vinculadas a la accesibilidad, el civismo y la convivencia en la red, y se han desarrollado acciones de apoyo a causas solidarias. Cabe tener presente que la unidad de diseño está presente de forma transversal en los elementos visuales que genera TMB, más allá de las acciones lideradas directamente desde Publicidad y Marca.





Campañas de publicidad y acciones de marketing directo y marca

Las **campañas vinculadas a los servicios turísticos de TMB tienen como objetivo vender los servicios, reforzar su visibilidad y posicionarlos como experiencias únicas para descubrir Barcelona**. Las principales campañas y acciones llevadas a cabo son:

- Campaña de promoción de los servicios turísticos en verano (el Teleférico de Montjuïc, el Barcelona Bus Turístic, Hola Barcelona Travel Card).
- Difusión de las nuevas rutas del Catalunya Bus Turístic.
- Campaña de publicidad del Barcelona Night Tour que invita a disfrutar de las luces durante las noches de verano.
- Campaña de promoción del Teleférico como una experiencia única para disfrutar de Barcelona durante las fiestas de Navidad.
- Campaña para impulsar las ventas del Barcelona Christmas Tour, servicio especial para disfrutar de las luces de Navidad en la ciudad.
- Campañas para difundir las promociones con descuento de los servicios turísticos en fechas especiales como Halloween, la Castañada y Black Friday.
- Nuevo diseño de los nuevos vehículos eléctricos del Barcelona Bus Turístic que circularán en 2026.



Además de las campañas y acciones corporativas, se desarrollan **acciones concretas para el servicio de Bus**, entre las que destacan algunas como:

- Campaña de difusión y promoción de una nueva línea exprés que conecta Paral·lel con L'Hospitalet, la X3.
- Acción de difusión de los refuerzos del servicio de Bus para facilitar el acceso a los cementerios durante la celebración de Todos los Santos.



En el **ámbito de Metro**, y en coherencia con el enfoque de accesibilidad, convivencia y seguridad en la red, durante 2025 se han desarrollado las siguientes actuaciones específicas:

- **Buenas noticias**: comunicación de mejoras y actuaciones en las instalaciones (incluida la accesibilidad).
- **Las campanillas:** campañas pedagógicas sobre las normas del metro y la convivencia (p. ej., persona indispuesta, prevención de atrapamientos con las puertas, acceso correcto con perros, buen uso de las escaleras mecánicas y no bajar a las vías).
- **Prevención de suicidios:** difusión del teléfono de contacto de profesionales de la psicología y promoción del uso del interfono SOS.





Las **campañas de AMBici**, la bicicleta metropolitana, tienen como finalidad impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte integrado en la red de movilidad metropolitana. Mediante acciones que promueven la comodidad y los beneficios ambientales, estas campañas refuerzan el compromiso de TMB con la movilidad activa y la calidad de vida urbana.

- **Campaña General AMBici**: campaña de captación de nuevos usuarios del servicio AMBici, así como de difusión de su marca y sus valores, tanto a escala general como segmentada por cada uno de los 15 municipios que disponen del servicio.
- Campaña de bonificación del 50 % de la tarifa de AMBici.
- Campaña de lanzamiento de la nueva tarifa flexible de AMBici.
- Diseño y coordinación de la producción de los elementos de merchandising y elementos visuales para la promoción de AMBici en la Baixcicletada.

Durante 2025 se han impulsado diversas acciones para **reforzar la visibilidad y la captación de demanda del Teleférico de Montjuïc:**

- Campañas digitales de Hola Barcelona con promociones cruzadas con Hola Barcelona Travel Card y el Bus Turístic.
- Acuerdos con OTA y *partners* internacionales para mejorar la distribución online.
- Presencia en ferias turísticas como FITUR e IBTM para reforzar el posicionamiento internacional.
- Mejora de la experiencia digital con contenidos SEO y optimización del proceso de compra.

Acciones publicitarias, acuerdos comerciales y campañas de promoción TB

En TB, se ha mantenido la distribución habitual de planos y material gráfico y promocional del Barcelona Bus Turístic, y se han intensificado las visitas a hoteles y otros prescriptores. También se ha reforzado la promoción en la red de Metro mediante soportes habituales (OPI, MOU-TV y soportes digitales), publicaciones en redes sociales y, como novedad, publicidad en las pantallas interiores de la red de bus. Durante 2025, se ha participado en ferias y *workshops* de referencia del sector turístico (como FITUR, IBTM y otros eventos sectoriales), lo que ha permitido reforzar la presencia del servicio, impulsar colaboraciones e identificar tendencias de mejora. Paralelamente, se han desarrollado campañas comerciales en entornos digitales para incentivar las ventas, incluidas acciones en fechas como la Castañada/Halloween y el Black Friday.



5.3. Accesibilidad de los servicios

Plan Director de Accesibilidad

El año pasado, los principales ejes de actuación se centraron en la innovación orientada a encontrar soluciones para las barreras que todavía quedan por eliminar, en el impulso de la participación y el diálogo social como herramientas de cocreación con las partes interesadas, y en el asesoramiento interno a TMB para garantizar la incorporación de criterios de diseño inclusivo en el conjunto de sus proyectos.

Los principales ejes de todo TMB de este año 2025 han sido:

- **Alto contraste en las barras de sujeción:** en colaboración con el equipo de proyectos de ingeniería de Bus, se ha iniciado una prueba piloto con prototipos de elementos de alta visibilidad impresos en 3D para cubrir las barras. Se valorará su idoneidad técnica y de usabilidad.

- **Comisión de Accesibilidad del Ayuntamiento de Barcelona:** colaboración con el Área de Movilidad del Ayuntamiento en la definición de las especificaciones técnicas para el concurso del nuevo diseño de marquesinas y la adquisición de mobiliario urbano. Accesibilidad de paradas: grupo de trabajo de ATUC y el Ayuntamiento.

- **Reglamento 107:** 2025 ha sido el año de la aprobación por parte de Naciones Unidas de 31 puntos en el reglamento de fabricación de autobuses. Todos ellos se han incluido en la nueva normativa orientada a mejorar la accesibilidad del material móvil.

- **Adquisición de nuevos trenes:** en los pliegos de especificaciones técnicas para la compra de nuevos trenes se han incorporado, además de las mejoras ya aplicadas a las series 7000 y 8000, nuevas actuaciones como la alta visibilidad de las barras de sujeción, la instalación de bucle magnético en todos los coches del tren (y no únicamente en los extremos) y la optimización de los sistemas de comunicación interna.

- **Proyectos de adaptación de estaciones (Departamento de Territorio – Generalitat de Catalunya):** la Oficina Técnica de Accesibilidad Universal supervisa los aspectos de accesibilidad en fase de obra, con 4 obras en curso y 4 proyectos en tramitación, participando en las reuniones de seguimiento conjuntamente con Infraestructuras de Metro y la Dirección de Obra.

- **GAP horizontal:** se ha impulsado una licitación con un presupuesto de 400.000 € para la implantación del sistema *GAP Filler* en 32 estaciones, con ejecución prevista durante 2026.

- **GAP en curva:** se ha desarrollado un trabajo de I+D orientado al cálculo y definición de una solución técnica específica mediante el sistema *GAP Filler* para los tramos en curva.

- **Señalización visual en los peldaños de las escaleras:** tras un análisis global de necesidades en la red, se ha licitado un contrato por importe de 200.000 € para implementar la mejora de la señalización visual en los peldaños durante 2026.





- **Plan de Accesibilidad de TMB:** una vez finalizado el capítulo de infraestructuras de Metro, se continúa avanzando en la redacción del Plan siguiendo la estructura del Código Operativo. El documento incorpora aspectos relativos al material móvil, la accesibilidad a la información y la comunicación, así como protocolos de mantenimiento y seguridad tanto en Metro como en Bus.

- **Participación en la 61.ª sesión de la ONU – Comisión de Derechos Humanos (Transportes, Vivienda y Urbanismo):** invitación para participar, en marzo de 2026, en esta comisión internacional con el fin de compartir buenas prácticas en materia de accesibilidad en el transporte público.

- **Consulta a Innovación sobre evacuación de personas con movilidad reducida en el metro:** análisis de soluciones técnicas mediante consulta permanente al mercado, con la posibilidad de desarrollar pruebas piloto.

- **Análisis de los resultados de la auditoría del bucle magnético:** estudio de los resultados de la auditoría realizada en autobuses turísticos, eléctricos y de hidrógeno para valorar su compatibilidad en futuras adquisiciones. Paralelamente, se inicia el análisis para la implantación de bucle magnético en los andenes de Metro.

- **Actuaciones conjuntas con COCARMI:** tras la firma del convenio marco de colaboración en 2025, se inicia el trabajo conjunto con el grupo de Accesibilidad de COCARMI para desplegar acciones orientadas a alcanzar los objetivos compartidos en materia de transporte accesible.

- **Actualización de los contenidos formativos (CAP y nuevo personal de conducción):** revisión y mejora de los contenidos formativos para adaptarlos a las necesidades detectadas, incorporar novedades normativas y procedimentales y dar respuesta a las aportaciones del sector social y de las entidades representativas de personas con discapacidad.

- **Colaboración con el CAGG – Jornada sobre movilidad y personas mayores:** participación como entidad colaboradora y asesora en la organización de una jornada impulsada por el Consell Assessor de la Gent Gran del Ayuntamiento de Barcelona, facilitando también la coordinación con otros operadores y administraciones. Se prevé la realización de talleres específicos con personas mayores.

- **Campaña de civismo "Ponte en mi piel y no en mi lugar" (con el IMPD):** continuidad de la campaña durante 2026, incorporando nuevos elementos comunicativos con una mayor presencia a lo largo del trayecto y adaptando los contenidos tanto a autobuses como a trenes.

- ***Wayfinding* en transporte público y edificios corporativos:** despliegue de pruebas de concepto en áreas de intercambio, consideradas espacios clave de la movilidad.

- **Homologación de criterios de diseño y pictogramas a escala estatal:** elaboración, en el marco de ATUC, de una publicación con los resultados de la evaluación de pictogramas según criterios de accesibilidad cognitiva, con el objetivo de homogeneizar su aplicación en el transporte público.

- **Identificación de discapacidades y enfermedades invisibles:** impulso, en el ámbito de ATUC, de la definición de un sistema de señalización e identificación para personas con discapacidades invisibles, con criterios consensuados y validados por los operadores de transporte público participantes a escala estatal.

- **Obras de renovación de escaleras mecánicas:** en 2025 no se ha llevado a cabo ninguna renovación integral de escaleras mecánicas. Se ha licitado la renovación de 16 escaleras modelo O/K, cuya obra se ejecutará a lo largo de 2026 y 2027. Se ha renovado, mediante modernización, la escalera de Marina.

Accesibilidad de Projectes i Serveis de Mobilitat S.A

En años anteriores se obtuvo la **Certificación de Accesibilidad Universal** (norma UNE 170.001) de la empresa certificadora LGAI – Applus, tanto en lo relativo a la accesibilidad del entorno (aspectos arquitectónicos) como al sistema de gestión de la accesibilidad (gestión interna).

Así, cualquier trayecto dentro de las instalaciones del Teleférico se adapta a las necesidades de las personas con movilidad reducida y les permite una autonomía total: mediante rampas, pasos y un ajuste cuidadoso de la separación entre andén y cabinas para las personas que se desplazan en silla de ruedas, así como mediante el tamaño de los rótulos y los encaminamientos.

Además, todo el personal del Teleférico de Montjuïc está formado y sensibilizado respecto a las necesidades específicas de los colectivos de personas con discapacidad, y tanto los protocolos de atención al público como los de mantenimiento de las instalaciones garantizan las condiciones de accesibilidad.

El Institut Municipal de Persones amb Discapacitat de Barcelona y la Federació ECOM, que agrupa a más de 150 colectivos de personas con discapacidad, colaboraron en la **definición de las características de accesibilidad del Teleférico.**





5.4. Salud y seguridad del pasajero

5.4.1. Viajes seguros

Los hitos más importantes de 2025 en relación con la **Seguridad en Bus** han sido diversos y de gran relevancia. Cabe recordar que el año **2024 supuso la finalización de la instalación de las cámaras de seguridad en toda la flota de autobuses**. Durante 2025 se han **incorporado mejoras tecnológicas en la gestión de la consola central de tratamiento de imágenes, con nuevas funcionalidades que han permitido optimizar y agilizar la gestión de las grabaciones.**

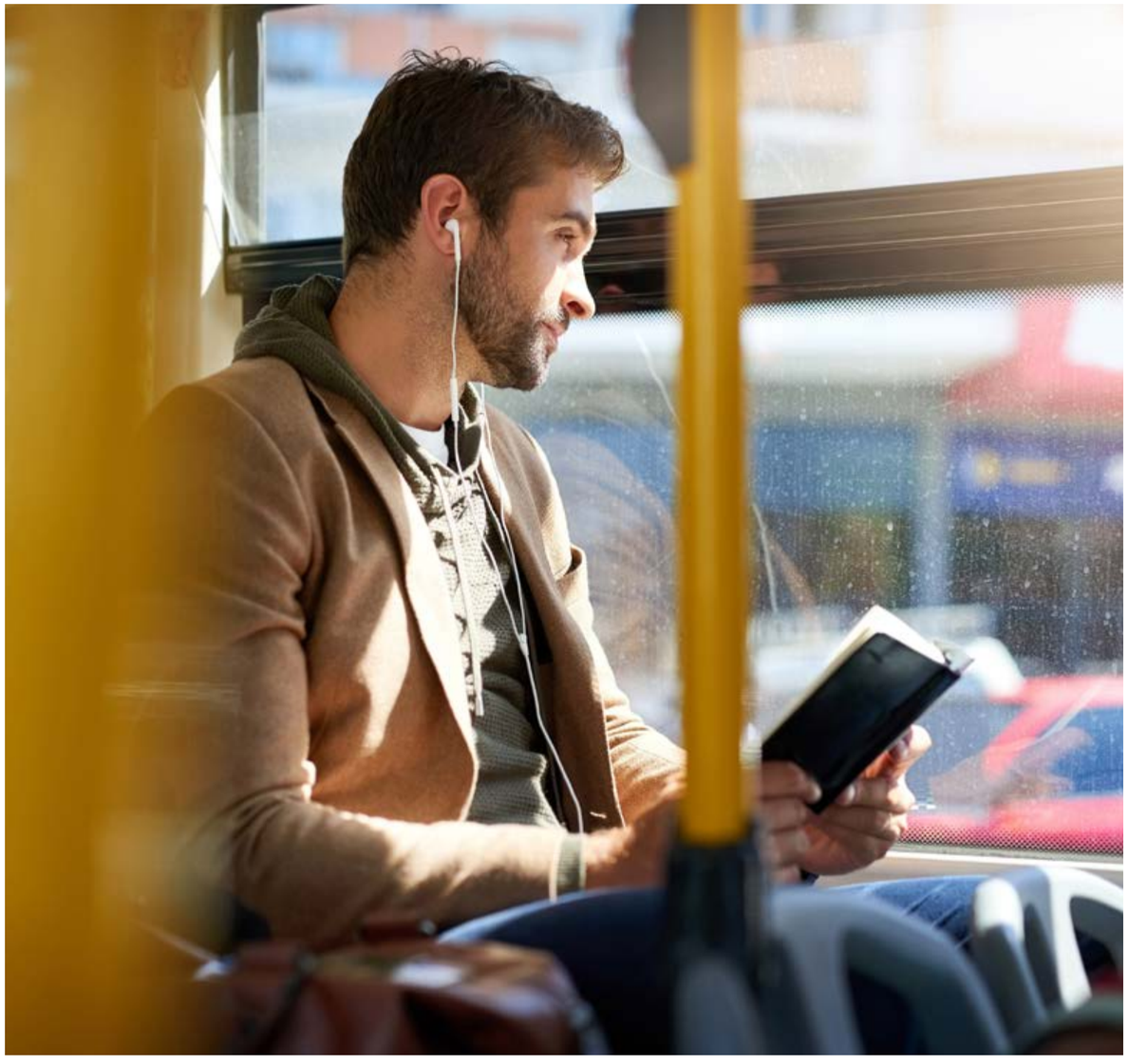
Desde un punto de vista operativo, se ha intensificado notablemente la solicitud de extracción de imágenes, superando la cifra de 5.500 durante 2025 para situaciones relacionadas con la seguridad de los viajeros, reclamaciones por daños y otras incidencias. Estas extracciones incluyen también las solicitudes trasladadas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Este año se ha materializado un sistema informatizado de entrega de imágenes que permite facilitarlas a las personas solicitantes de forma segura y confidencial. Las imágenes se depositan en un entorno seguro y se envía un enlace protegido que únicamente da acceso a la persona definida en la solicitud, reforzando así las garantías de protección de datos.

También se ha mejorado el procedimiento de solicitud de imágenes al CCSB, definiendo claramente quién puede solicitarlas y perfilando mucho mejor el circuito interno, **siempre bajo la supervisión del Delegado de Protección de Datos (DPD).**

Por otro lado, gracias al sistema de imágenes en los autobuses, se ha facilitado un **acercamiento muy importante con los Mossos d'Esquadra y la Guàrdia Urbana en los múltiples operativos policiales** desarrollados durante el año. La estrategia policial de persecución de la delincuencia multirreincidente se ha concretado en acciones coordinadas con estos cuerpos.

En cuanto a infraestructuras, durante 2025 ha continuado la instalación de sistemas de seguridad en la cochera de Horta, siguiendo el Plan de Seguridad Integral de Bus. Se han instalado tornos que han permitido cerrar definitivamente el acceso individual libre a la cochera. Actualmente, el aparcamiento se considera una zona gris, donde, mediante lectores de matrícula y tarjetas CAT, se permite el acceso a vehículos autorizados, mientras que para acceder al interior de la cochera es necesario pasar por un torno que se abre con la tarjeta CAT individual.



En relación con los centros de trabajo, destaca el cierre de la cochera de Ponent el 13 de enero de 2025 y el traslado de la actividad a las campas 114 y Llobregat, gestionadas directamente desde el centro de Zona Franca. Desde el punto de vista de la seguridad, esto ha comportado la redistribución del servicio en estas instalaciones. En la campa 114 se ha instalado una dotación de cámaras de seguridad que cubren todo el perímetro y permiten disponer de imágenes en tiempo real en el CCSB.

En cuanto a los proyectos de seguridad, se ha mejorado la protección de los dos centros de transformación de las estaciones de carga de oportunidad en las terminales de las líneas H12 y V15. Asimismo, se han seguido realizando vuelos de seguridad con dron en la cochera de Horta, estudiando distintos recorridos, incluso para la revisión de sistemas de infraestructuras. Durante 2026 se prevé continuar con estas prácticas con el objetivo de consolidar actuaciones concretas vinculadas a los futuros contratos de mantenimiento.

Por otro lado, durante el año 2025, **Metro ha reforzado su modelo de seguridad** integral con el objetivo prioritario de proteger la salud, la seguridad y el bienestar de los pasajeros. Las **actuaciones desarrolladas han abarcado la seguridad ferroviaria, la protección física y operativa en estaciones y trenes, la gestión de emergencias y la prevención de riesgos sociales.**

En el ámbito ferroviario, se ha obtenido la **certificación AENOR del Sistema de Gestión de la Seguridad Ferroviaria y ha entrado en vigor el nuevo Reglamento de Circulación**, consolidando un marco operativo más exigente y alineado con los estándares normativos vigentes. Asimismo, se han actualizado procedimientos y reforzado los mecanismos de supervisión y certificación del personal, incrementando las garantías de seguridad en la operación diaria.

En cuanto a la protección de infraestructuras críticas, se ha actualizado el **Plan de Seguridad del Operador** y se ha avanzado en la adaptación a las directivas europeas CER y NIS2, mejorando las metodologías de análisis de riesgos y reforzando la resiliencia del servicio ante amenazas físicas y cibernéticas.

En materia de seguridad ciudadana, la entrada en vigor del nuevo contrato de seguridad ha supuesto un **refuerzo de medios y formación específica para el personal de vigilancia, complementado con una estrecha colaboración con los cuerpos policiales mediante dispositivos conjuntos**. Estas actuaciones han permitido intensificar la prevención de hurtos, actos vandálicos y otras conductas delictivas en la red. Destaca la desarticulación de grupos criminales vinculados a robos y fraudes, así como la implantación de medidas preventivas específicas, como la instalación de sistemas de protección en las máquinas expendedoras para evitar la sustracción de datos bancarios.

Las **actuaciones contra el vandalismo han generado una mejora sustancial en la calidad y la seguridad del servicio**, con una reducción muy significativa de la superficie afectada por grafitis y del impacto operativo asociado. Estas mejoras contribuyen tanto a la preservación de los activos como a reforzar la percepción de seguridad y el confort de los usuarios.

Finalmente, desde el Departamento de Protección Civil se han actualizado los Planes de Autoprotección de las líneas automáticas y convencionales, se han realizado simulacros de incendio e inundación y se han revisado procedimientos y auditorías de seguridad. Este conjunto de actuaciones refuerza la capacidad de respuesta ante emergencias y garantiza una actuación coordinada orientada a minimizar los riesgos para los pasajeros. Asimismo, se ha iniciado un proyecto piloto de prevención del suicidio con la implantación de cartelería específica en varias estaciones, con previsión de extenderlo progresivamente a toda la red, reforzando el compromiso con la salud mental y la protección de las personas en situación de vulnerabilidad.

Metro ha reforzado su modelo de seguridad integral con el objetivo prioritario de proteger la salud, la seguridad y el bienestar de los pasajeros.





06

Nuestra gente

Nuestra gente

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 SBM-2 – Intereses y puntos de vista de las partes interesadas

Véase el detalle en el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad.

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 SBM-3 – Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

La plantilla sujeta a impactos materiales derivados de las operaciones de TMB incluye a todas las personas vinculadas mediante un contrato laboral con la empresa, así como a las personas estudiantes que participan en la actividad de la organización a través de convenios de prácticas o de formación. El alcance también incluye a las personas de otras empresas que prestan servicios a TMB mediante contratos mercantiles y que no mantienen una relación laboral directa con la organización.

Como **impactos negativos de carácter generalizado** se identifican:

- Eventual baja eficiencia, eficacia y productividad del personal derivada de la posible desmotivación, una gestión inadecuada de las expectativas, la falta de un plan de carrera y una estructura organizativa mejorable.
- Imposibilidad de asistir a planes de formación y programas de mejora debido a la falta de tiempo y de recursos humanos disponibles.

En cuanto a los **impactos negativos relacionados con incidentes individuales** se identifica:

- Accidentes de trabajo puntuales como consecuencia de una optimización pendiente de los planes preventivos, de las instalaciones, de los equipos de trabajo y de la estructura de los centros de trabajo.

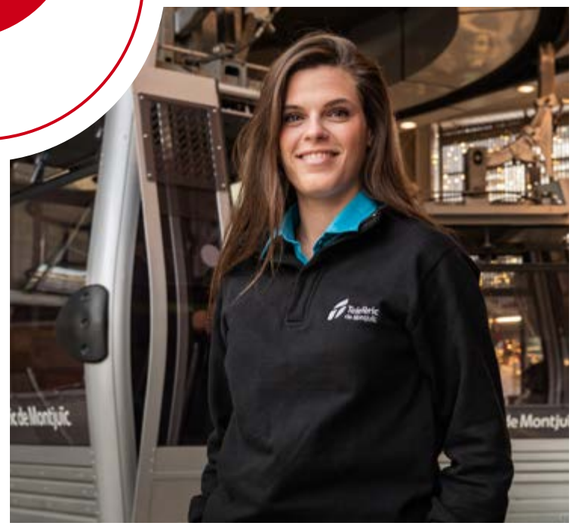
Como **impacto positivo** se ha identificado:

- Garantía de condiciones óptimas de igualdad en el trabajo como resultado de la implantación de políticas de igualdad.









Este impacto deriva principalmente de la **implantación de políticas de igualdad**, en particular del Plan de Igualdad, que impulsa acciones con un beneficio social generalizado, como el fomento de la incorporación de mujeres a la plantilla, la promoción de la igualdad de oportunidades y la visibilización del talento femenino. Adicionalmente, TMB genera impactos positivos tanto en el personal propio como en el personal externo mediante el procedimiento de prevención del acoso laboral y sexual, que contribuye a la creación de entornos de trabajo más seguros e inclusivos. Estos impactos positivos se producen principalmente en el ámbito territorial de actuación de TMB.

Los **riesgos y oportunidades materiales** para TMB derivados de los impactos y de las dependencias sobre su plantilla incluyen:

- Incremento del absentismo laboral derivado de IT por contingencias laborales, accidentes o enfermedades profesionales, así como de la insatisfacción del personal.

- Denuncias sindicales derivadas de desacuerdos y conflictos de intereses entre la dirección y el personal.

- Mejora de la eficacia, eficiencia y productividad en la gestión de personas mediante la implantación de un plan de desarrollo profesional y formación orientada a competencias clave.

- Actualmente, no se han identificado impactos materiales sobre la plantilla propia de TMB derivados de los planes de transición para reducir los impactos negativos sobre el medio ambiente ni de las acciones orientadas a alcanzar operaciones más verdes y climáticamente neutras.

Finalmente, **no se han identificado operaciones de TMB con un riesgo significativo de incidentes de trabajo forzoso u obligatorio**, ni por el tipo de operación ni por los países o áreas geográficas donde se desarrolla la actividad; tampoco se han identificado operaciones con un riesgo significativo de incidentes de trabajo infantil.

Más allá de la afectación general sobre el conjunto de la plantilla, se ha analizado si alguno de los IRO puede intensificarse o incidir de manera más relevante en determinados colectivos en situaciones concretas. En este marco, y en relación con el impacto de accidentes laborales puntuales, se ha identificado como colectivo específico al personal que, en el pasado, ha estado expuesto a amianto en entornos con posible presencia de este material. En los casos detectados, se han adoptado medidas específicas, como revisiones médicas voluntarias, así como permisos y actuaciones de seguimiento (véase el apartado 6.4. Salud y seguridad en el trabajo).

El resto de IRO identificados tienen una afectación transversal y una relevancia homogénea en el conjunto de la plantilla.

Requisito de divulgación S1-1 – Políticas relacionadas con la plantilla propia

TMB dispone de las siguientes políticas orientadas a gestionar los IRO materiales relacionados con la plantilla propia.

Todas las políticas se aplican, como alcance mínimo, de manera transversal a toda la plantilla, sin distinción de colectivos, y cubren el conjunto de actividades y centros de trabajo. En determinados casos, su alcance puede ser más amplio, hecho que se especifica en cada política concreta, cuando proceda.

Su implementación recae, como mínimo, en la Dirección de TMB y en las direcciones competentes, y puede ser compartida con otros órganos o unidades, tal como se indica en cada política, cuando proceda.

Todas estas políticas están disponibles en el Portal de Personas y en el gestor documental corporativo.

Política de Empresa Saludable (diciembre de 2023)

La Política de Empresa Saludable de TMB establece los principios y compromisos para promover la salud y el bienestar de las personas trabajadoras, garantizando entornos laborales seguros y saludables.

Esta política tiene como objetivos promover hábitos saludables, integrar la salud en las decisiones empresariales, establecer objetivos periódicos como organización saludable y fomentar la implicación de toda la organización en la gestión de la salud y el bienestar.

Contribuye a gestionar los IRO relacionados con los accidentes de trabajo y con el incremento del absentismo laboral derivado de contingencias profesionales o de la insatisfacción del personal.

Política del Sistema de Salud y Seguridad en el Trabajo (diciembre de 2023)

La Política del Sistema de Salud y Seguridad en el Trabajo de TMB define los **principios y compromisos para proteger la salud y la seguridad de las personas trabajadoras,** garantizando entornos laborales seguros y condiciones de trabajo saludables. Esta política establece medidas preventivas orientadas a la identificación y eliminación de los riesgos laborales, a la información y formación del personal en materia preventiva y a la participación activa de toda la organización en la gestión del sistema, fomentando una cultura preventiva.

Asimismo, este sistema de gestión contribuye a prevenir accidentes laborales y a gestionar los IRO asociados a los accidentes de trabajo y al absentismo derivado de contingencias laborales.

Plan de Igualdad y Política en Materia de Acoso Laboral

Transports de Barcelona
En materia de igualdad, diversidad y no discriminación, TB **dispone de un Plan de Igualdad** (septiembre de 2024) orientado a alcanzar la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres mediante la integración transversal de la perspectiva de género en la gestión de personas vigente.

Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona
En materia de igualdad, diversidad y no discriminación, FMB disponía de un Plan de Igualdad vigente hasta el año 2024 (2022-2024), orientado a alcanzar la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres mediante la integración transversal de la perspectiva de género en la gestión de personas.

Durante el año 2025 **se han elaborado y presentado el diagnóstico y la Auditoría Retributiva preceptivos para la negociación del nuevo Plan de Igualdad.** Actualmente, el proceso de negociación se encuentra bloqueado y se prevé solicitar su sometimiento a un procedimiento de mediación ante la Inspección de Trabajo, con el objetivo de desbloquearlo y avanzar en la aprobación del nuevo plan.

Política en Materia de Acoso Laboral

Tanto TB como FMB aplican una Política en Materia de Acoso Laboral de TMB (septiembre de 2024) basada en el **principio de tolerancia cero ante cualquier forma de acoso o discriminación.**

Estas políticas se aplican a toda la plantilla —con independencia del nivel jerárquico—, así como al personal en prácticas y subcontratado, y se extienden también a las interacciones con personas usuarias y proveedores. Abordan específicamente la discriminación por razón de sexo, orientación sexual e identidad de género, así como el acoso laboral y sexual, y establecen compromisos de acción positiva, especialmente dirigidos a mujeres y a colectivos con riesgo de discriminación por razón de sexo o género. Entre las medidas previstas destacan la promoción de la incorporación y visibilización del talento femenino, la garantía de igualdad en los procesos de selección y promoción y el apoyo específico a mujeres víctimas de violencia de género.

La implementación recae en la Dirección de FMB, con el apoyo de la Comisión de Igualdad, y se concreta mediante protocolos de prevención, detección, gestión e investigación de situaciones de acoso, mecanismos de denuncia con garantías de confidencialidad y de no represalia, acciones de formación y sensibilización y sistemas de seguimiento y evaluación mediante indicadores. En **conjunto, estas herramientas contribuyen a prevenir, mitigar y abordar situaciones de discriminación, a garantizar entornos de trabajo seguros, dignos, respetuosos e inclusivos,** y a gestionar los IRO relacionados con la garantía de condiciones óptimas de igualdad en el trabajo.

Política de Gestión del Absentismo (abril de 2023)

La Política de Gestión del Absentismo de TMB establece el marco general para **la gestión y reducción del absentismo del personal propio, con el objetivo de promover la salud, el bienestar y un trato justo y empático.**

Esta política contribuye a gestionar los IRO relacionados con el incremento del absentismo derivado de contingencias laborales, accidentes o enfermedades profesionales, así como de la insatisfacción del personal.

Incluye mecanismos de seguimiento basados en el control y análisis de las ausencias y en la coordinación entre recursos humanos, mandos y servicios médicos.

Determinados IRO materiales identificados, como la baja eficiencia, eficacia y productividad derivada de la desmotivación, la gestión inadecuada de las expectativas, la falta de planes de carrera, las denuncias sindicales o la imposibilidad de asistir a planes de formación y programas de mejora por falta de tiempo o recursos humanos, no disponen actualmente de una política formal específica asociada, aunque son objeto de gestión mediante prácticas operativas e iniciativas internas de la organización.

En relación con los derechos humanos de su plantilla propia, **TMB garantiza el respeto de los derechos laborales y fundamentales mediante los convenios colectivos y el Código Ético y de Conducta**, que promueven la integridad, la dignidad, la protección de los derechos de las personas trabajadoras y el cumplimiento de la legalidad vigente, así como la prohibición de cualquier conducta contraria a estos principios. Este marco es coherente con los principales estándares internacionales en materia de derechos humanos —como los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales—, aunque TB no declara una adhesión formal a ellos.

En cuanto a la prevención de prácticas graves contrarias a los derechos humanos, las políticas aplicables a la plantilla

establecen un compromiso general con estos derechos, pero no abordan de forma explícita la trata de seres humanos, el trabajo forzoso u obligatorio ni el trabajo infantil, dado que se trata de prácticas reguladas e inexistentes en su contexto operativo.

La participación y el diálogo con la plantilla se garantizan mediante la implicación activa de la representación legal de las personas trabajadoras. Los acuerdos que afectan a las condiciones de trabajo se negocian con estos representantes, que actúan como canal de participación y garantizan que las decisiones y políticas adoptadas estén alineadas con las necesidades y expectativas de la plantilla.

TMB garantiza, mediante los convenios colectivos y el Código Ético y de Conducta, el respeto de los derechos laborales y fundamentales.

Requisito de divulgación S1-2 – Procesos para la participación con la fuerza laboral propia y los representantes de los trabajadores sobre los impactos

Las perspectivas de la plantilla propia de TMB se integran en las decisiones y actividades destinadas a gestionar los impactos reales y potenciales que la organización puede generar sobre las personas trabajadoras mediante procesos de participación estructurados. Esta **participación se canaliza principalmente a través de los comités de empresa legalmente constituidos, que actúan como canal formal y recurrente de comunicación entre la organización y la representación de las personas trabajadoras**, garantizando que sus perspectivas sean tenidas en cuenta tanto en los procesos de toma de decisiones como en la gestión de los impactos.

En este marco, cuestiones relevantes como los Planes de Igualdad y los Planes LGTBI se negocian de forma regular con la parte social, estableciendo un diálogo continuo con los representantes de la plantilla para integrar sus opiniones y aportaciones.

La responsabilidad operativa de garantizar que estos procesos de participación se lleven a cabo y se integren en el enfoque de TMB recae en el Consejero Delegado, con el apoyo de las distintas direcciones de la organización, que velan por el cumplimiento de las políticas establecidas y por la incorporación de las perspectivas de los grupos de interés en las decisiones relacionadas con los impactos sobre la plantilla.

En cuanto a la existencia de acuerdos formales en materia de derechos humanos, resulta de aplicación la normativa laboral española, que garantiza el respeto de los derechos fundamentales de las personas trabajadoras.

La eficacia de la participación con la plantilla se evalúa mediante indicadores de incumplimiento, como la concurrencia de conflictos colectivos o huelgas, que permiten valorar el grado de efectividad del diálogo social y de los mecanismos de participación existentes.

Adicionalmente, TMB adopta medidas específicas para conocer e incorporar las perspectivas de colectivos de la plantilla que pueden ser especialmente vulnerables o estar en riesgo de marginación. Estas perspectivas se identifican mediante los procesos de diagnóstico de los Planes de Igualdad, negociados con la parte social, así como mediante la previsión de negociación de los Planes LGTBI. Asimismo, TMB dispone de protocolos específicos para la reubicación de personas con incapacidades reconocidas, impulsa procesos de selección específicos e inclusivos para personas con discapacidad y cuenta con el apoyo del servicio médico, que permite identificar y tener en cuenta necesidades específicas de la plantilla. Estos mecanismos garantizan un enfoque inclusivo, preventivo y respetuoso con la diversidad en la gestión de los impactos.

Un ejemplo de este enfoque es la publicación, en 2025, del Protocolo de Acompañamiento a Personas Trans (P1131), disponible en el Gestor Documental y en la página de políticas corporativas, que refuerza el apoyo a personas potencialmente vulnerables y establece mecanismos específicos de atención y protección.

Requisito de divulgación S1-3 – Procesos para remediar impactos negativos y canales para que el personal plantee preocupaciones

TMB dispone de **diversos procesos, servicios y mecanismos orientados a atender, gestionar y, cuando proceda, contribuir a la remediación de los impactos negativos materiales sobre su plantilla propia** con los que la organización está relacionada.

Los impactos asociados a la baja eficiencia, eficacia y productividad derivadas de la desmotivación se mitigan mediante

el Servicio de Atención a las Personas, el Servicio de Orientación Psicológica y el Fondo de Ayuda Social, entre otros (aspectos desarrollados más adelante en este informe; véase el apartado 8.3.3. Bienestar de la plantilla). Estos recursos proporcionan apoyo ante situaciones personales, sociales o emocionales que pueden afectar al bienestar y al rendimiento laboral.

Los impactos derivados de accidentes de trabajo como consecuencia de deficiencias en la gestión preventiva, en las instalaciones, en los equipos de trabajo o en la estructura de los centros se gestionan a través del **Servicio de Prevención de Riesgos Laborales**. Este servicio opera mediante el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, articulado a través de la política mencionada en el apartado anterior, e incluye la identificación y evaluación de riesgos, la investigación de accidentes, la definición de planes de acción correctivos, la formación preventiva y los canales de comunicación del riesgo percibido.

En cuanto a la imposibilidad de asistir a planes de formación y programas de mejora debido a la falta de tiempo o de recursos humanos disponibles, actualmente no se dispone de un mecanismo específico de remediación ni de un canal de queja destinado a mitigar este impacto concreto.

Para que la plantilla pueda formular directamente sus preocupaciones o necesidades y obtener una respuesta adecuada, TMB dispone de diversos canales establecidos por la propia organización, que ya se han mencionado en apartados anteriores de este capítulo y que se presentan de forma consolidada a continuación. Entre ellos se incluyen el canal ético; los canales de denuncia en materia de acoso laboral, sexual y LGTBI; los canales vinculados al ámbito de igualdad; el Comité de Empresa; los delegados y delegadas de prevención; el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales; el Servicio de Atención a las Personas; el servicio de trabajo social y el departamento de Relaciones Laborales, así como otros canales específicos habilitados para recoger inquietudes y proporcionar una respuesta adecuada.

Adicionalmente, la empresa pone a disposición de la plantilla correos electrónicos específicos para cuestiones concretas, como nóminas, salud laboral o gestión del tiempo, entre otras. Estos mecanismos permiten comunicar incidencias relacionadas con la igualdad, la salud y la seguridad, las condiciones de trabajo y situaciones personales o sociales que afectan a la actividad laboral.

Los **canales de comunicación y denuncia son fácilmente accesibles** para toda la plantilla a través del portal GenTMB y se promueven activamente mediante artículos



y comunicaciones internas, con el objetivo de garantizar que todas las personas trabajadoras conozcan su existencia y uso. El Canal de Denuncias de TMB está alineado con la normativa europea aplicable, lo que garantiza la protección de las personas denunciantes y la prevención de posibles represalias.

El seguimiento y control de las cuestiones planteadas y resueltas se llevan a cabo mediante los procedimientos oficiales de TMB, que establecen registros, plazos, responsables y actuaciones de investigación. Las unidades implicadas, como Relaciones Laborales, Prevención de Riesgos Laborales, Igualdad u otras áreas competentes, monitorizan cada caso hasta su cierre, asegurando su trazabilidad y revisando las actuaciones adoptadas para garantizar la efectividad de los canales y de los procesos de remediación.

Requisito de divulgación S1-4 – Adopción de medidas sobre los impactos materiales en la plantilla propia, y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionadas con la plantilla propia, así como la eficacia de estas medidas

Requisito de divulgación S1-5 – Objetivos relacionados con la gestión de los impactos negativos materiales, la promoción de los impactos positivos y la gestión de los riesgos y oportunidades materiales

6.1. Perfil del grupo

6.1.1. Ocupación

Requisito de divulgación S1-6 – Características de los empleados de la entidad
Requisito de divulgación S1-9 – Métricas de diversidad
Requisito de divulgación S1-12 – Personas con discapacidad

Contratación laboral

En 2025 se ha continuado con la senda de **regularizar las contrataciones temporales** a medida que se han ido cerrando los concursos de méritos de las personas empleadas, convirtiéndolas en indefinidas y, cuando ha sido posible coordinarlo, vinculándolas mediante un anexo de relevo para posibilitar las jubilaciones parciales solicitadas.

En cuanto a la tasa de reposición (contratación indefinida) ordinaria, se ha mantenido su control como en los últimos años.

También se ha continuado con el **modelo de jubilación parcial**, incorporando los ajustes derivados de las últimas modificaciones legales en la materia: posibilidad de jubilación parcial a partir de los 62 años con una reducción de jornada de hasta el 33 % hasta cumplir los 63 años, y del 75 % durante los dos años posteriores hasta alcanzar la edad de jubilación total. Se siguen utilizando como relevistas personas contratadas temporalmente, a las que se convierte en indefinidas y con una jornada del 100 %.

Se han seguido **aplicando los acuerdos de convenio**, consolidando las mejoras de esta modalidad de jubilación con el disfrute de la reducción de días de recuperación según las condiciones de convenio pactadas.

Los procesos contractuales de verano han sido los habituales para cubrir la plantilla estructural durante los periodos de vacaciones. Fuera de estos procesos habituales, también se han atendido todas las necesidades sobrevenidas de prolongar contrataciones para hacer frente tanto a incrementos sobrevenidos de la oferta (lanzaderas) como a necesidades de formación de la plantilla.

En resumen, las **cifras globales, por género, en materia de contratación** han sido las siguientes:

	2025			2024		
Modalidad contractual	**Mujeres**	**Hombres**	**Total**	**Mujeres**	**Hombres**	**Total**
Contrato formativo	-	-	**-**	1	-	**1**
Indefinido con relevo	5	13	**18**	4	4	**8**
Interinidad por IT	304	888	**1.192**	254	877	**1.131**
Interinidad por vacante	86	283	**369**	23	111	**134**
Nuevos contratos indefinidos	35	79	**114**	17	42	**59**
Nuevos jubilados parciales	25	223	**248**	8	104	**112**
Temporales puros	268	605	**873**	359	854	**1.213**
Transformaciones a indefinidos	122	147	**269**	117	204	**321**
Transformaciones a indefinidos con relevo	41	143	**184**	31	78	**109**
Total	886	2.381	3.267	814	2.274	3.088

Además, se han llevado a cabo todas las novaciones asociadas a cambios de categoría y/o de función, que no están incluidas en el cuadro anterior, ya que no han supuesto modificar el tipo de contrato, pero que, aun así, han representado un elevado volumen de trabajo.

Por último, vinculadas a la contratación —aunque no exclusivamente—, se han gestionado las siguientes **bajas de la empresa, con todo el proceso de comunicaciones y liquidación correspondiente, según cada una de las causas:**

	2025			2024		
Modalidad contractual	**Mujeres**	**Hombres**	**Total**	**Mujeres**	**Hombres**	**Total**
Despido	1	3	**4**	2	5	**7**
Baja voluntaria	2	8	**10**	7	7	**14**
Defunción	2	8	**10**	2	5	**7**
Excedencias	15	22	**37**	14	32	**46**
Finalización de contrato	255	609	**864**	350	876	**1.226**
Incapacidad permanente	7	10	**17**	7	19	**26**
IT Pago Directo	54	145	**199**	58	136	**194**
Jubilación total	26	112	**138**	14	74	**88**
No superación del periodo de prueba	1	4	**5**	1	4	**5**
Total	363	921	1.284	455	1.158	1.613

En 2025 ha habido 4 despidos en TMB.

Selección y promoción

Durante el año 2025 se ha continuado trabajando con las coberturas planificadas para todas las empresas del Grup TMB, destacando que se han llevado a cabo diversos procesos externos de gran relevancia para TMB, entre los que se encuentran los procesos masivos de Agentes de Atención al Cliente de Metro, Conductores/as de Bus y Auxiliares de Teleférico.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos, la Unidad de Selección, Prácticas y Onboarding ha realizado un total de **114 procesos de Promoción, Selección y Concurso de Méritos. Los procesos se distribuyen de la siguiente forma:**

	Promoción		Selección		Concursos de méritos		Plan de Estabilización		Total Cerrados	
	2025	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Bus	17	4	4	4	-	2	-	-	21	10
Metro	28	17	11	11	-	3	-	1	39	32
AAFF	35	22	15	12	1	9	-	-	51	43
PSM	2	1	1	-	-	-	-	-	3	1
Total	82	44	31	27	1	14	-	1	114	86



La **promoción, selección y méritos según la perspectiva de género** en 2024 y 2025 ha sido la siguiente:

	Género	2025	2024
Personas presentadas	Mujer	2.750	2.713
	Hombre	5.057	4.995
	Total	**7.807**	**7.708**
Personas promocionadas	Mujer	73	44
	Hombre	156	51
	Total	**229**	**95**
Personas seleccionadas	Mujer	120	129
	Hombre	256	386
	Total	**376**	**515**
Concursos de méritos	Mujer	1	7
	Hombre	-	12
	Total	**1**	**19**
Plan de Estabilización	Mujer	-	-
	Hombre	-	1
	Total	**-**	**1**
Total personas promocionadas / seleccionadas / méritos / Plan est.		82	606	630

En cuanto a las personas gestionadas en estos procesos, cabe señalar que este año 2025 se han **gestionado 7.807 candidaturas en total. De estas, 229 han acabado promocionando, 376 han sido seleccionadas de forma externa y 1 ha obtenido plaza por méritos.**

Dentro del **ámbito de Operaciones de Bus** podemos destacar, por su relevancia en la operativa, el proceso externo de conductores/as de bus, las personas de mando de Operaciones de Bus o los/las Jefes/as Operativos/as de Bus. Asimismo, también podemos destacar el cierre del proceso de Jefe/a de Proyectos, del Área de Proyecto de Bus, o la publicación del proceso conjunto de varias plazas para Operarios/as de Material Móvil de Bus, que busca cubrir diversas necesidades en Material Móvil.

Dentro del **ámbito de Metro**, se ha continuado trabajando en procesos de promoción y selección de puestos técnicos y de operarios/as, como los/las Mecánicos/as de Mantenimiento de Talleres Generales o los/las Operarios/as de Material Móvil, entre otros. Por otro lado, también se han llevado a cabo procesos para personas de mando y responsables, como el/la Responsable de Turno de Señalización y Comunicaciones, el Mando de Grupo Mecánico de Cambios de Vía, así como otros procesos como los/las Técnicos/as de Puerta de Cocheras. Se han cerrado 8 procesos que han supuesto la gestión de 3.622 candidaturas, de las cuales 45 han promocionado y 99 han sido seleccionadas. Los procesos clave dentro de los ámbitos más operativos han sido la ampliación de la bolsa de Agentes de Atención al Cliente (AAC) 2025, así como los/las Técnicos/as Operativos/as de Líneas Automáticas (TOLA), los/las Mandos Técnicos/as Operativos/as (CTO) o el/la Responsable de Equipo de Línea (REL).



En **Projectes i Serveis de Mobilitat (PSM),** se han cerrado 3 procesos. De estos, 2 han sido procesos de promoción para habilitados/as como conductor/a-encargado/a de Teleférico y 1 ha sido de selección para 25 nuevos Auxiliares de Teleférico.

En 2025 se han gestionado 7.807 candidaturas.

Onboarding

Dentro de las acogidas del personal de nuevo ingreso realizadas en todo el grupo TMB hay dos grandes bloques: las **acogidas masivas**, entre las que destaca la de los nuevos Agentes de Atención al Cliente (AAC) del verano de 2025, que supuso la realización de 4 grupos de acogida con un total de 99 personas asistentes, y las acogidas del nuevo personal de conducción, que se realizaron en 12 grupos con un total de 214 personas asistentes. Por otro lado, también se han realizado, entre otras, **acogidas para pequeños colectivos**, como, por ejemplo, para los Auxiliares de Teleférico, en un único grupo de 7 personas, y para puestos unipersonales. Por último, cabe destacar que se ha realizado la acogida de todo el personal en prácticas en sus diferentes modalidades (Grado, Máster, Ciclos Formativos Dual y no Dual y PFI).

De forma resumida, este año **2025 se han realizado 41 procesos de Onboarding**, frente al año anterior, en el que se impartieron 44 sesiones de acogida.

Según la tipología, se ha acogido a 323 personas de nuevo ingreso laboral en 33 sesiones, a 31 personas en 4 sesiones procedentes de promoción interna, como los TOLAs y CTOs de Metro y los Jefes de Operación de Bus, y, finalmente, se ha acogido a 52 personas en prácticas en 4 sesiones.

		2025
Personas	Personas acogidas de nuevo ingreso	323
	Personas acogidas por promoción interna	31
	Estudiantes acogidos/as	52
Sesiones	Sesiones de acogida de nuevo ingreso	33
	Sesiones de acogida de promoción interna	4
	Sesiones de acogida de estudiantes	4
Total	Personas totales	406
	Sesiones totales	41

Tanto el personal de nueva incorporación como las prefecturas han valorado positivamente los procesos de onboarding. **Una puntuación de 9,66 sobre 10 ha sido la valoración recogida respecto a las acogidas por parte de los recién incorporados/as.**

Plantilla por género

La plantilla activa de TMB a 31 de diciembre de 2025 ha sido de **9.021 personas, de las cuales 7.009 eran de género masculino (el 77,70%) y 2.012 eran de género femenino (22,30%).** Respecto al 31 de diciembre de 2024, la **plantilla activa ha aumentado un 1,41%.**

	2025			2024		
	Masculino	**Femenino**	**Total**	**Masculino**	**Femenino**	**Total**
TB	4.366	585	**4.951**	4.330	526	**4.856**
FMB	2.631	1.408	**4.039**	2.568	1.442	**4.010**
PSM	13	17	**30**	14	15	**29**
TMB	-	1	**1**	-	1	**1**
Fundación	-	1	**1**	-	1	**1**
Total	7.009	2.012	9.021	6.911	1.985	8.896

Por lo que respecta a la plantilla media homogénea de TMB (en términos de horas por empleado/a y año), esta se ha situado en 8.432,57 empleados/as durante 2025. Esta cifra se mantiene estable en comparación con el ejercicio anterior.

	2025			2024		
	Masculino	**Femenino**	**Total**	**Masculino**	**Femenino**	**Total**
TB	4.109,85	539,08	**4.648,93**	4.127,13	511,57	**4.638,70**
FMB	2.458,41	1.297,25	**3.755,66**	2.443,03	1.314,15	**3.757,18**
PSM	12,44	13,54	**25,98**	12,89	13,26	**26,15**
TMB	-	1,00	**1,00**	-	1,00	**1,00**
Fundación	-	1,00	**1,00**	-	1,00	**1,00**
Total	6.580,69	1.851,88	8.432,57	6.583,05	1.840,98	8.424,02

Plantilla por edades

En comparación con 2024, ha aumentado el peso de las personas mayores de 50 años, que han pasado del 46,08% al 47,97% del total. En cambio, ha disminuido el porcentaje de profesionales menores de 31 años, que pasa del 4,27% al 4,09%. El colectivo de entre 31 y 40 años también se reduce ligeramente, del 15,75% al 15,41%, mientras que el grupo de 41 a 50 años disminuye del 33,90% al 32,54%.

Estos datos muestran una **tendencia hacia un envejecimiento progresivo de la plantilla,** con un incremento del peso de los profesionales de más de 50 años y una ligera reducción del resto de franjas de edad.

Edad	2025	%	2024	%
Menores de 31 años	369	4,09 %	380	4,27 %
De 31 a 40 años	1.390	15,41 %	1.401	15,75 %
De 41 a 50 años	2.935	32,54 %	3.016	33,90 %
Mayores de 50 años	4.327	47,97 %	4.099	46,08 %
Total	9.021	100 %	8.896	100 %

En cuanto a la plantilla media homogénea por edades, los datos son los siguientes:

Edad	2025	%	2024	%
Menores de 31 años	356,93	4,23 %	383,30	4,55 %
De 31 a 40 años	1.337,92	15,87 %	1.359,99	16,14 %
De 41 a 50 años	2.858,34	33,90 %	2.996,57	35,57 %
Mayores de 50 años	3.879,39	46,00 %	3.684,17	43,73 %
Total	8.432,57	100 %	8.424,02	100 %
Edad media (años)	49,38		49,04	

Plantilla de los Consejos por género y edad

A 31 de diciembre de 2025, el **Comité de Dirección de TMB estaba formado por 9 miembros**, con una distribución del **55,56% de hombres** (5 personas) y del **44,44% de mujeres** (4 personas).

Edad	Masculino	Femenino	2025
De 30 a 39 años	-	-	-
De 40 a 50 años	1	2	**3**
Mayores de 50 años	4	2	**6**
Total	5	4	9

La totalidad de estos directivos fueron contratados dentro de la comunidad local, a excepción de dos de ellos (un hombre y una mujer), que procedían de otras comunidades autónomas.



Plantilla por nacionalidades

A 31 de diciembre de 2025, el 99,29% de la plantilla tenía nacionalidad española (8.957 personas). Esta proporción se mantiene muy similar a la del año anterior, cuando 8.836 personas (99,33%) tenían nacionalidad española.

El resto de la plantilla corresponde a 64 profesionales con otras nacionalidades. Entre ellas, Italia es el país con mayor representación, con 26 personas trabajadoras:

	2025	2024
España	8.957	8.836
Andorra	2	1
Francia	1	1
Reino Unido	1	1
Colombia	1	1
Italia	26	25
Países Bajos	1	1
Japón	1	1
Marruecos	3	3
México	2	2
Pakistán	-	-
Portugal	3	3
Perú	1	1
Rumanía	7	5
Rusia	1	2
Suecia	1	1
Argentina	1	1
Uruguay	3	3
Alemania	3	3
Brasil	2	2
Ecuador	1	1
Cuba	1	1
Polonia	1	-
Ucrania	1	1
Total	9.021	8.896

Plantilla por clasificación profesional

En el cuadro siguiente se muestra la plantilla activa a 31 de diciembre de 2025 agrupada según la **clasificación profesional**. El 80,12% de los empleados/as correspondía al colectivo de conductores/as, operarios/as y especialistas, que sumaban 7.228 personas.

	2025			2024		
Clasificación profesional	**Masculino**	**Femenino**	**Total**	**Masculino**	**Femenino**	**Total**
Personal de oficinas	638	330	**968**	635	340	**975**
Mandos intermedios	645	116	**761**	648	107	**755**
Conductores/as, operarios/as y especialistas	5.681	1.547	**7.228**	5.582	1.521	**7.103**
Directivos/as y responsables	45	19	**64**	46	17	**63**
Total	7.009	2.012	9.021	6.911	1.985	8.896

Pel que fa a la **plantilla mitjana homogènia per classificació professional**, la distribució és la següent:

	2025			2024		
Clasificación profesional	**Masculino**	**Femenino**	**Total**	**Masculino**	**Femenino**	**Total**
Personal de oficinas	594,71	312,78	**907,49**	584,76	317,67	**902,44**
Mandos intermedios	612,08	102,72	**714,79**	629,20	103,21	**732,42**
Conductores/as, operarios/as y especialistas	5.331,62	1.419,96	**6.751,58**	5.323,37	1.404,84	**6.728,21**
Directivos/as y responsables	42,29	16,42	**58,70**	45,71	15,25	**60,96**
Total	6.580,69	1.851,88	8.432,57	6.583,05	1.840,98	8.424,02

Plantilla por tipo de contrato

Por lo que respecta a la plantilla activa por modalidad de contrato, a 31 de diciembre de 2025, el **87,67% de la plantilla de TMB tenía un contrato indefinido**, cifra que representa **7.904 personas.**

Dentro de este colectivo, la mayor parte —el 77,64% del total de la plantilla (7.004 profesionales)— disponía de un contrato indefinido a tiempo completo, mientras que el 10,03% (905 profesionales) tenía un contrato indefinido a tiempo parcial.

Por lo que respecta al personal con **contrato temporal, representaba el 12,33% del total de la plantilla (1.112 personas)**. De estas, 576 personas tenían un contrato temporal a tiempo completo y 536 personas un contrato temporal a tiempo parcial.

El 87,67% de la plantilla de TMB tiene contrato indefinido.

	2025			2024		
Tipo de contrato	**Masculino**	**Femenino**	**Total**	**Masculino**	**Femenino**	**Total**
Indefinido a tiempo completo	5.552	1.452	**7.004**	5.618	1.431	**7.049**
Indefinido a tiempo parcial	564	341	**905**	582	365	**947**
Temporal a tiempo completo	425	151	**576**	380	128	**508**
Temporal a tiempo parcial	468	68	**536**	331	61	**392**
Total	7.009	2.012	9.021	6.911	1.985	8.896

Por lo que respecta a la **plantilla media homogénea por tipo de contrato**, la distribución ha sido la siguiente:

	2025			2024		
Tipo de contrato	**Masculino**	**Femenino**	**Total**	**Masculino**	**Femenino**	**Total**
Indefinido a tiempo completo	5.541,12	1.394,05	**6.935,18**	5.583,36	1.379,86	**6.963,22**
Indefinido a tiempo parcial	410,86	261,76	**672,63**	418,40	273,15	**691,56**
Temporal a tiempo completo	460,36	161,45	**621,81**	471,89	149,57	**621,46**
Temporal a tiempo parcial	168,35	34,61	**202,96**	109,38	38,40	**147,78**
Total	6.580,69	1.851,88	8.432,57	6.583,05	1.840,98	8.424,02

La plantilla activa a 31 de diciembre de 2025 desglosada por **tipo de contrato y grupos de edad** era la siguiente:

Edades	**Indefinidos a tiempo completo**	**Indefinidos a tiempo parcial**	**Temporales a tiempo completo**	**Temporales a tiempo parcial**	**Total**
Menores de 31 años	119	138	67	45	**369**
De 31 a 40 años	943	213	199	35	**1.390**
De 41 a 50 años	2.428	229	219	59	**2.935**
Mayores de 50 años	3.514	325	91	397	**4.327**
Total	7.004	905	576	536	9.021

La plantilla activa a 31 de diciembre de 2024 desglosada por **tipo de contrato y grupos de edad** era la siguiente:

Edades	**Indefinidos a tiempo completo**	**Indefinidos a tiempo parcial**	**Temporales a tiempo completo**	**Temporales a tiempo parcial**	**Total**
Menores de 31 años	125	165	77	13	**380**
De 31 a 40 años	975	233	172	21	**1.401**
De 41 a 50 años	2.530	245	202	39	**3.016**
Mayores de 50 años	3.419	304	57	319	**4.099**
Total	7.049	947	508	392	8.896

Finalmente, la plantilla activa a 31 de diciembre de 2025 desglosada por **tipo de contrato y clasificación profesional** era:

	Indefinidos a tiempo completo	Indefinidos a tiempo parcial	Temporales a tiempo completo	Temporales a tiempo parcial	Total
Personal de oficinas	835	76	6	51	**968**
Mandos intermedios	709	-	-	52	**761**
Conductores/as, operarios/as y especialistas	5.405	829	570	424	**7.228**
Directivos/as y responsables	55	-	-	9	**64**
Total	7.004	905	576	536	9.021

Finalmente, la plantilla activa a 31 de diciembre de 2024 desglosada por **tipo de contrato y clasificación profesional** era:

	Indefinidos a tiempo completo	Indefinidos a tiempo parcial	Temporales a tiempo completo	Temporales a tiempo parcial	Total
Personal de oficinas	840	76	15	44	**975**
Mandos intermedios	720	-	-	35	**755**
Conductores/as, operarios/as y especialistas	5.429	871	493	310	**7.103**
Directivos/as y responsables	60	-	-	3	**63**
Total	7.049	947	508	392	8.896



Tasa de rotación

Durante el ejercicio, **FMB y TB concentran la mayor parte de los movimientos de personal, con índices de rotación del 5,98% y del 4,31%**, respectivamente. PSM presenta una rotación más elevada (27,12%) debido al reducido tamaño de su plantilla, mientras que TMB y la Fundación mantienen una situación estable, sin movimientos de personal.

	TB	FMB	PSM	TMB	Fundación
Número de personas contratadas	189	341	9	-	-
Número de personas desvinculadas	158	245	7	-	-
Media efectiva	4.024,50	4.903,50	29,50	1,00	1,00
Plantilla a 31/12/2025	4.039	4.951	30	1	1
Plantilla a 31/12/2024	4.010	4.856	29	1	1
Índice de rotación	4,31%	5,98%	27,12%	0%	0%



Personal con discapacidad

Requisito de divulgación S1-12 – Personas con discapacidad

Respecto al personal con discapacidad de TMB, teniendo en cuenta las discapacidades comunicadas, la distribución de empleados/as es la siguiente:

Género	Año	Personal con discapacidad	% sobre TMB
Mujeres	2025	48	2,38%
	2024	53	2,67%
Hombres	2025	204	2,91%
	2024	215	3,11%
Total	2025	252	2,79%
	2024	268	3,01%

6.1.2.Política retributiva

Requisito de divulgación S1-10 – Salarios adecuados

TMB garantiza que **todas las personas trabajadoras reciben un salario adecuado, de acuerdo con las tablas salariales establecidas en los convenios colectivos aplicables.**

Durante el ejercicio **se ha avanzado en la definición de una política retributiva sostenible**, orientada a garantizar la equidad interna, la transparencia y la competitividad externa. Esta política se basa en principios de legalidad, no discriminación, sostenibilidad económica y alineación con los valores corporativos, con el objetivo de atraer y retener talento, motivar a las personas profesionales y asegurar la coherencia con la misión de servicio público.

Las líneas de trabajo incluyen la revisión de los sistemas de clasificación profesional, la adaptación de las tablas salariales, la incorporación de retribución variable vinculada a resultados y el impulso de fórmulas flexibles que favorezcan el bienestar y la corresponsabilidad. Estas acciones contribuyen a una gestión responsable del capital humano, reforzando la igualdad de oportunidades y la sostenibilidad del modelo retributivo.

Remuneraciones

La **ratio del salario base y de la remuneración de las mujeres respecto a los hombres para cada categoría laboral** se presenta a continuación:

	2025		2024	
Remuneración media	**Hombres**	**Mujeres**	**Hombres**	**Mujeres**
TB	54.157 €	53.881 €	52.002 €	53.881 €
FMB	51.653 €	47.764 €	51.988 €	47.995 €
PSM	39.672 €	38.625 €	39.362 €	37.838 €
TMB	- €	67.511 €	- €	61.878 €
Fundación	- €	65.362 €	- €	64.005 €



La **ratio del salario base y de la remuneración, por edad, de 2025** se presenta a continuación:

Edades				
	Menores de 31 años	**De 31 a 40 años**	**De 41 a 50 años**	**Mayores de 50 años**
TB	41.905 €	46.895 €	50.958 €	58.511 €
FMB	40.027 €	46.382 €	50.721 €	57.294 €
PSM	33.267 €	45.746 €	41.418 €	- €
TMB	- €	67.511 €	- €	- €
Fundación	- €	- €	- €	65.362 €

La **ratio del salario base y de la remuneración, por edad, de 2024** se presenta a continuación:

Edades				
	Menores de 31 años	**De 31 a 40 años**	**De 41 a 50 años**	**Mayores de 50 años**
TB	39.910 €	45.388 €	48.724 €	56.614 €
FMB	31.687 €	42.842 €	46.676 €	62.526 €
PSM	54.683 €	- €	47.722 €	- €
TMB	- €	61.878 €	- €	- €
Fundación	- €	- €	- €	64.005 €

La retribución media para cada categoría laboral de 2025 se presenta a continuación:

Clasificación profesional

	Personal de oficinas	Mendos intermedios	Conductores/as, operarios/as y especialistas	Directivos/as y responsables
TB	57.355 €	68.345 €	52.300 €	104.667 €
FMB	60.155 €	62.352 €	48.128 €	112.095 €
PSM	- €	- €	39.126 €	- €
TMB	67.511 €	- €	- €	- €
Fundación	65.362 €	- €	-€	- €

La retribución media para cada categoría laboral de 2024 se presenta a continuación:

Clasificación profesional

	Personal de oficinas	Mendos intermedios	Conductores/as, operarios/as y especialistas	Directivos/as y responsables
TB	57.607 €	63.716 €	50.098 €	101.634 €
FMB	61.162 €	59.654 €	46.755 €	112.988 €
PSM	- €	- €	38.589 €	- €
TMB	61.878 €	- €	- €	- €
Fundación	64.005 €	- €	- €	- €

A continuación, se presenta la información relativa a la **remuneración fija y variable de los miembros del máximo órgano de gobierno y de los altos ejecutivos de TB durante el año 2025.**

TB - Función	Salario fijo 2025	Variable 2025	Beneficios sociales	Salario total
Consejero/a Delegado/a	68.291 €	10.250 €	- €	**78.541 €**
Director/a de Organización y Personas	115.362 €	10.250 €	10.796 €	**136.408 €**
Dir. Área Buen Gobierno-Asesoría Jurídica-Aprob.-Contratación Públ.	120.424 €	10.250 €	10.796 €	**141.470 €**
Dir./a Área de Marketing y Negocio Internacional	101.291 €	10.250 €	- €	**111.541 €**
Director/a de Servicios Corporativos	116.813 €	10.250 €	10.796 €	**137.859 €**
Director/a de la Red de Bus	124.914 €	15.375 €	10.796 €	**151.085 €**

Las indemnizaciones por rescisión de contrato en el año 2025 fueron de 257.582,59 €.

A continuación, se presenta la información relativa a la **remuneración fija y variable de los miembros del máximo órgano de gobierno y de los altos ejecutivos de TB durante el año 2024.**

TB - Función	Salario fijo 2024	Variable 2024	Beneficios sociales	Salario total
Consejero/a Delegado/a*	66.300 €	10.000 €	*	**76.300 €**
Director/a de Organización y Personas	111.999 €	10.000 €	10.532€	**132.531 €**
Dir. Área Buen Gobierno-Asesoría Jurídica-Aprob.-Contratación Públ.	116.914 €	10.000 €	10.532 €	**137.446 €**
Dir./a Área de Marketing y Negocio Internacional	112.543 €	10.000 €	-	**122.543 €**
Director/a de Servicios Corporativos	112.543 €	10.000 €	10.532 €	**133.075 €**
Director/a de la Red de Bus	121.273 €	15.000 €	10.532 €	**146.805 €**

* El Consejero Delegado no tiene asignados beneficios sociales y complementa su retribución con la correspondiente al mismo cargo de Consejero Delegado de Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona.

A continuación, se presenta la información relativa a la **remuneración fija y variable de los miembros del máximo órgano de gobierno y de los altos ejecutivos de FMB durante el año 2025.**

FMB - Función	Salario fijo 2025	Variable 2025	Beneficios sociales	Salario total
Consejero/a Delegado/a	68.291 €	10.250 €	-	78.541 €
Director/a de la Red de Metro	113.095 €	15.375 €	10.796 €	139.265 €
Director/a Finan. Prog. y Auditoría	101.954 €	10.250 €	10.796 €	123.000 €
Director/a Com. y Rel. Institucionales	97.375 €	15.375 €	10.796 €	123.546 €

A continuación, se presenta la información relativa a la **remuneración fija y variable de los miembros del máximo órgano de gobierno y de los altos ejecutivos de FMB durante el año 2024.**

FMB - Función	Salario fijo 2024	Variable 2024	Beneficios sociales	Salario total
Consejero/a Delegado/a*	66.300 €	10.000 €	*	76.300 €
Director/a de la Red de Metro	112.543 €	15.000 €	10.532 €	138.075 €
Director/a Finan. Prog. y Auditoría	99.468 €	10.000 €	10.532 €	120.000 €
Director/a Com. y Rel. Institucionales	95.000 €	5.000 €	10.532 €	110.532 €

* El Consejero Delegado no tiene asignados beneficios sociales y complementa su retribución con la correspondiente al mismo cargo de Consejero Delegado de Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona.

Además, se proporciona un **análisis de la retribución media por género dentro del Comité de Dirección**, incluyendo la distribución de la retribución fija y variable, así como la brecha salarial observada.

Tipo de retribución	Masculino	Femenino	Brecha salarial
Retribución fija	99.384 €	107.876 €	-
Retribución variable	11.958 €	10.250 €	-
Indemnizaciones	-	-	-
Pagos de sistemas de previsión de ahorro a largo plazo	-	-	-
Otras percepciones	-	-	-
Retribución media total	111.342 €	118.126 €	-6,1%

Ratio de compensación

Requisito de divulgación S1-16 – Métricas de remuneración (Ratio de remuneración total anual)

La **ratio de compensación total anual de la persona mejor pagada de la organización respecto a la media de la compensación total anual de todos los empleados** (excluida la persona mejor pagada) es la siguiente:

Ratio de compensación anual	2025	2024
TB	2,56	2,63
FMB	2,77	2,77

Respecto a la **ratio del incremento porcentual de la compensación total anual de la persona mejor pagada de la organización respecto a la media del porcentaje de incremento de la compensación total anual de todos los empleados** (excluida la persona mejor pagada), es la siguiente:

Ratio del incremento de la compensación	2025	2024
TB	-2,87	2,63
FMB	-0,57	0,05

Por lo que respecta a la **ratio del salario de la categoría inicial estándar por sexo respecto al salario mínimo local, se tomó como categoría inicial estándar la de Conductor/a.**

Ratios del salario de la categoría inicial estándar	Hombre	Mujer
TB	2,77	2,45
FMB	2,65	2,69

Brecha salarial

Requisito de divulgación S1-16 – Métricas de remuneración (brecha salarial)

El indicador de la brecha salarial puede verse afectado por la antigüedad de los empleados/as en la sociedad en los distintos grupos de clasificación profesional y entre géneros. Por otro lado, cabe señalar que las tablas salariales del Convenio colectivo no hacen distinción de género.

En la Fundació TMB y en TMB no existe brecha, al estar la plantilla formada únicamente por mujeres.

Transports de Barcelona

La brecha salarial global en TB es del 0,51%, pero existen diferencias por categorías. En el personal de oficinas, las mujeres cobran lo mismo que los hombres y, en Mandos intermedios, la brecha es del -16,41%. En conductores/as y operarios/as, se mantiene una brecha a favor de las mujeres del 4,81%. Los directivos/as presentan una brecha del 2,36%.

TB - Categoría profesional	Masculino	Femenino	2025	2024
Personal de oficinas	57.362 €	57.334 €	0,05%	-3,24%
Mandos intermedios	67.080 €	78.090 €	-16,41%	-9,65%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	52.559 €	50.029 €	4,81%	4,61%
Directivos/as y responsables*	105.282 €	102.796 €	2,36%	5,27%
Total	54.157 €	53.881 €	0,51%	-0,50%

* Incluye los miembros del Comité de Dirección

Ferrocarrils Metropolitans de Barcelona

La **brecha salarial total en FMB se mantiene durante 2025, situándose en un 8,05%**, respecto al 7,29% del año anterior. Por categorías, el personal de oficinas mantiene una diferencia notable del 14,90%. Los Mandos intermedios muestran una mejora significativa, con una brecha del -2,62%. En el caso de los conductores/as, operarios/as y especialistas, la brecha es del 4,51%. Finalmente, el colectivo de directivos/as y responsables registra una brecha del 16,07%, reflejando una desigualdad más pronunciada en esta categoría.

FMB - Categoría profesional	Masculino	Femenino	2025	2024
Personal de oficinas	64.701 €	53.989 €	14,90%	16,56%
Mandos intermedios	62.347 €	63.297 €	-2,62%	-1,52%
Conductores/as, operarios/as y especialistas	48.850 €	46.838 €	4,51%	4,12%
Directivos/as y responsables*	110.695 €	101.156 €	16,07%	8,62%
Total	53.108 €	49.238 €	8,05%	7,29%

* Incluye los miembros del Comité de Dirección

PSM

La **brecha salarial total en PSM se mantiene durante 2025, situándose en un 2,64%**, respecto al 1,70% del año anterior.

PSM - Categoría profesional	Masculino	Femenino	2025	2024
Personal de oficinas	-	-	-	-
Mandos intermedios	-	-	-	-
Conductores/as, operarios/as y especialistas	39.672	38.625	2,64%	1,70%
Directivos/as y responsables*	-	-	-	-
Total	39.672	38.625	2,64%	1,70%

* Incluye los miembros del Comité de Dirección

6.2. Atracción e impulso del talento

Requisito de divulgación S1-13 – Métricas de formación y desarrollo de habilidades

TMB ha desarrollado un modelo de formación, evaluación y desarrollo profesional con el objetivo de mitigar el impacto negativo material asociado a la imposibilidad de acceder a planes de formación por falta de tiempo o de recursos humanos disponibles, así como la baja eficiencia, eficacia y productividad derivada de la desmotivación o de la falta de orientación profesional. Paralelamente, esta actuación permite aprovechar la oportunidad de mejorar el rendimiento y la productividad mediante un desarrollo competencial alineado con las necesidades estratégicas de la organización.

Actualmente no se dispone de objetivos cuantitativos públicos formalmente vinculados a estas actuaciones, si bien el seguimiento periódico de los indicadores permite evaluar su evolución e identificar áreas de mejora.

A continuación, se describen las actuaciones implementadas durante el ejercicio.

6.2.1. Formación

Gestión del conocimiento - TB

Durante el año 2025, **la actividad formativa global en TMB ha experimentado una disminución significativa** respecto a ejercicios anteriores.

El **principal motivo de esta reducción, especialmente en TB-Bus, es la finalización en enero del curso "Gestión eficaz de las emociones y los conflictos"**, dirigido al personal de conducción (más de 3.400 personas). Esta formación, que habitualmente representaba una media de 4 sesiones mensuales con 15 participantes por grupo, no ha sido sustituida por ninguna otra acción similar durante el resto del año.

Como consecuencia, no se han podido acumular más de 600 asistencias, 280 horas de formación y 40 cursos, cifras que habitualmente contribuyen de manera significativa a las estadísticas globales. Esta situación ha repercutido en la disminución general de la actividad formativa registrada en TB.

A pesar de esta disminución en el volumen global, los indicadores porcentuales muestran una tendencia positiva en la participación de mujeres.

Asistencias: el porcentaje de mujeres participantes se sitúa en el 14,65 %, por encima del 11,08 % de 2024.

Horas de formación: las mujeres representan el 14,68 % del total, en comparación con el 13,76 % del año anterior.

Así, a pesar de la reducción general de horas, se observa un incremento de cerca de 1 punto porcentual en el número de horas y de más de 3,5 puntos en la participación femenina.

Gestión del conocimiento – FMB

Durante el año 2025, la actividad formativa global en FMB ha experimentado una disminución en comparación con el año 2024, aunque se ha mantenido por encima de las cien mil horas anuales, lo que representa un volumen muy relevante y significativo de actividad formativa, teniendo en cuenta la disponibilidad real de las personas y las exigentes necesidades diarias de prestación del servicio.

Porcentaje de participación y número de horas realizadas por mujeres

Asistencias

2024	2025
34,63%	**35,73%**

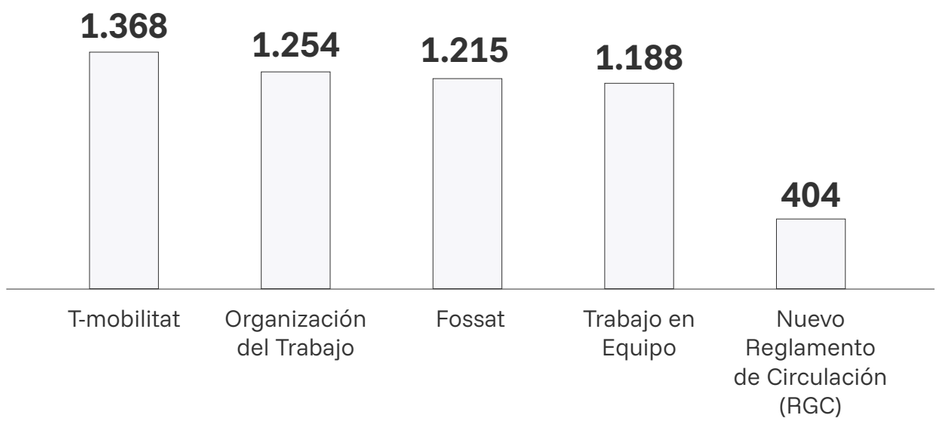
Horas realizadas

2024	2025
35,66%	**34,69%**

En 2025, las acciones con más horas acumuladas corresponden al colectivo AAC–Agentes de Atención al Cliente, debido a su elevado volumen de personal. Destacan **Fossat (14.872 horas), Trabajo en Equipo (8.309 horas), seguido del Nuevo Reglamento de Circulación, formaciones relacionadas con Organización del Trabajo y T-mobilitat.**

Asistencias formativas

Por lo que respecta al **número total de asistencias**, las acciones que ocupan las primeras posiciones son:



Formaciones principales

En el **ámbito de Bus**, durante 2025 se han impulsado diversas acciones formativas en distintos ámbitos. En mantenimiento, se han realizado capacitaciones y reciclajes sobre diversos modelos y marcas de autobuses, especialmente en materia de mantenimiento, diagnosis y sistemas eléctricos y de tracción. Paralelamente, han tenido un peso relevante las formaciones vinculadas a los procesos selectivos y de promoción interna, especialmente para los nuevos puestos de mando (COP, CSOP y CAPO), en el marco de la transición hacia un nuevo modelo organizativo más orientado a la gestión operativa y estratégica.

En el **ámbito de Metro**, se han implementado diversas unidades de Mantenimiento, además de las acciones vinculadas a Prevención de Riesgos Laborales (PRL), que continúan teniendo una participación muy elevada. También se han llevado a cabo formaciones técnicas especializadas, entre las que destacan: Termografía Infrarroja, Control de Humos y Calor, Soldadura, Sistemas de Detección y Alarma y Señalización luminiscente.

En **formaciones derivadas de procesos selectivos o de promoción**, se han realizado, como las más relevantes por volumen, un año más, las vinculadas con los nuevos Agentes de Atención al Cliente, nuevos CTOs y nuevos TOLA del área de Operaciones de la Dirección de la Red de Metro.

Por lo que respecta al **personal de oficinas**, se han mantenido las formaciones en herramientas digitales como Excel, SharePoint, Teams y Power BI, aunque con una ligera disminución de asistencias respecto a 2024. La novedad más destacada ha sido la implantación de formación en Inteligencia Artificial – Copilot, en distintos niveles, tras establecer los correspondientes criterios de regulación y seguridad y con la exigencia previa de alfabetización en IA. Esta apuesta ha contribuido a un incremento significativo de la participación y de las horas de formación. Finalmente, también se han desarrollado acciones sobre Código Ético, Compliance, conflictos de interés y Protección de Datos, con sesiones adaptadas por áreas y una participación destacada (véase el capítulo 9. Una gestión responsable).

Plataforma GoodHabitz

Durante 2025 se ha producido un **cambio de tendencia muy significativo en el uso de la plataforma GoodHabitz, con un notable incremento respecto al año anterior.** Este crecimiento se explica principalmente por la realización de diversos procesos de selección para nuevos mandos CSOP (Mando de Apoyo a la Operación), COP (Mando de Operación) y CAPO (Jefe Operativo), así como por la campaña de comunicación interna y externa que ha puesto en valor la plataforma como herramienta clave para adquirir conocimientos de manera rápida, accesible y de calidad.

Los resultados son muy positivos:

- **Participaciones: 591,** en comparación con 32 en todo 2024.
- **Horas de formación: 1.551** horas en 2025, frente a las 94 horas de 2024.

Como novedad, GoodHabitz ha incorporado **cursos en formato “Lección”**, con una duración aproximada de una hora, en lugar de las tres horas habituales, lo que ha facilitado la participación de personas que inicialmente se mostraban reticentes.

Además, las acciones formativas vinculadas a la actualización de conocimientos en mantenimiento de vehículos y las formaciones en Prevención de Riesgos Laborales (PRL) han seguido ocupando un espacio relevante, especialmente para el colectivo de talleres y, en el caso de PRL, para toda la plantilla.

Media de horas de formación al año por empleado/a

En el ejercicio anterior (2024), las horas de formación de TB fueron 95.682 horas, con un total de 8.251 asistencias (el 14 % correspondían a mujeres y el 86 % a hombres). A continuación, las horas de 2025:

	Mujeres			Hombres			Total		
Categoría TB	**Asistentes**	**Horas de formación**	**Media de horas**	**Asistentes**	**Horas de formación**	**Media de horas**	**Total plantilla**	**Total horas de formación**	**Media total de horas**
Mandos intermedios	234	2.117	9	1.243	11.430	9	1.477	13.547	9
Conductores/as, operarios/as y especialistas	395	6.982	18	3.212	44.958	14	3.607	51.940	14
Directivos/as y responsables	38	348	9	92	515	6	130	863	7
Personal de oficinas	204	815	4	527	2.748	5	731	3.563	5
Total	871	10.262	12	5.074	59.651	12	5.945	69.913	12
Porcentaje			15%			85%			100%

Por otro lado, en FMB, en el ejercicio anterior (2024), las horas totales de formación fueron 128.311, con 23.350 participantes (el 37 % correspondían a mujeres y el 63 % a hombres). A continuación, las horas de 2025:

	Mujeres			Hombres			Total		
Categoría FMB	**Asistentes**	**Horas de formación**	**Media de horas**	**Asistentes**	**Horas de formación**	**Media de horas**	**Total plantilla**	**Total horas de formación**	**Media total de horas**
Mandos intermedios	405	2.383	6	1.090	6.343	6	1.495	8.726	6
Conductores/as, operarios/as y especialistas	6.197	30.836	5	10.675	55.286	5	16.872	86.122	5
Directivos/as y responsables	25	269	11	43	451	10	68	720	11
Personal de oficinas	343	2.305	7	729	5.295	7	1.072	7.600	7
Total	6.970	35.793	5	12.537	67.375	5	19.507	103.168	5
Porcentaje			35%			65%			100%

	Mujeres			Hombres			Total		
Categoría PSM	**Asistentes**	**Horas de formación**	**Media de horas**	**Asistentes**	**Horas de formación**	**Media de horas**	**Total plantilla**	**Total horas de formación**	**Media total de horas**
Mandos intermedios	23	926	40	15	704	47	38	1.629	43
Conductores/as, operarios/as y especialistas	3	143	48	5	435	87	8	578	72
Total	26	1.068	41	20	1.139	57	46	2.207	48
Porcentaje			48%			52%			100%

Evaluación de la eficacia de la formación

La gestión y el seguimiento de la formación, como cada año, se llevan a cabo según lo establecido en el Procedimiento P319 de Gestión de las acciones formativas en TMB. La planificación y la valoración de la formación incluyen información específica para la Dirección cuando se requiere. Además, los registros de acciones formativas identificadas por actividad, emplazamiento y año se encuentran en la aplicación corporativa SAP RRHH.

La evaluación se realiza en dos niveles:

- **Satisfacción**: valoración por parte de las personas asistentes.
- **Progreso observado:** valoración por parte de la persona docente.

Estas evaluaciones se aplican de manera sistemática a la práctica totalidad de las acciones formativas ejecutadas.

Desde principios de 2021 se ha trabajado de manera regular en la evaluación de la eficacia de cada acción formativa. Antes de finalizar ese año ya se empezaron a enviar los primeros cuestionarios a las jefaturas directas de las personas asistentes. Estos cuestionarios se envían aproximadamente seis meses después de la finalización de la formación, para disponer de tiempo suficiente para valorar la progresión real. Mediante esta evaluación de la transferencia al puesto de trabajo —eficacia— se puede ajustar mejor y concluir si las formaciones han sido provechosas para las personas participantes y si se han alcanzado las competencias trabajadas.

Durante 2025 se ha definido que esta evaluación solo se enviará a las jefaturas cuando la acción formativa no tenga asociada una evaluación previa, como un examen o un test evaluativo concreto y específico.

Por lo que respecta a la formación ambiental, anualmente se evalúan las necesidades formativas, teniendo en cuenta las competencias necesarias para una gestión ambiental adecuada, la difusión del Sistema de Gestión Ambiental a las personas que se incorporan y las novedades que le afectan, entre otros aspectos.

La formación se imparte a aquellas personas para las que se considere necesario, bien por falta de los conocimientos requeridos o bien cuando, a raíz de visitas de control operacional, análisis de incidencias, auditorías u otras fuentes de información, se determine conveniente, así como en caso de solicitud de la unidad.

La evaluación posterior de la eficacia, mediante mecanismos como el análisis de incidencias, las visitas de control ambiental a los centros o al punto verde, garantiza que el personal disponga de las herramientas y los conocimientos necesarios para desarrollar las tareas propias de la gestión ambiental.

6.2.2. Desarrollo del talento

Guía de autodesarrollo basada en la metodología 70/20/10

En 2025 no se ha podido llevar a cabo la tercera edición del Plan de Revisión Anual (PRA), lo que ha impedido elaborar Planes de Desarrollo Individual (PDI) alineados con las conclusiones y recomendaciones de los informes de evaluación de potencial.

Aun así, se ha mantenido activa la guía de autodesarrollo basada en la metodología 70/20/10, con materiales asociados a cada una de las competencias para las personas que habían sido evaluadas anteriormente.

Durante el ejercicio, la actividad se ha centrado en **impulsar el desarrollo de los equipos que lo han solicitado o en los que se han detectado necesidades específicas, tanto en competencias individuales como grupales**. Las temáticas abordadas han incluido: liderazgo de equipos, motivación, comunicación efectiva, gestión del tiempo, gestión del estrés y optimización del tiempo.

El objetivo principal ha sido mejorar la gestión, el clima laboral y, en consecuencia, la productividad y la cohesión de los equipos.

En total, se ha intervenido en 8 servicios o unidades, llegando a 117 personas participantes (en el ejercicio anterior hubo 32 participantes).

La **identificación por área y sexo de los distintos equipos** es la siguiente:

	Hombres	Mujeres	Total
Buen Gobierno y Asesoría Jurídica	-	-	**-**
Comunicación y Relaciones Institucionales	-	-	**-**
Negocios Corp. Intern. y Marketing	1	5	**6**
Organización y Personas	10	11	**21**
Servicios Corporativos	5	5	**10**
Financiación, Programación y Auditoría	4	7	**11**
Red de Bus	6	-	**6**
Red de Metro	47	16	**63**
Total	73	44	117

Sistema de Reconocimiento

“Fem que es reconegui!” es la iniciativa ganadora del reto de intraemprendimiento de TMB (mayo de 2024).

El programa tiene como finalidad poner en valor el buen trabajo de las personas profesionales mediante tres fases:

- **Recogida del reconocimiento.**
- **Comunicación a la persona reconocida.**
- **Visibilización ante la comunidad.**

El objetivo es **fomentar un entorno positivo, incrementar la motivación, establecer expectativas claras y contribuir a la reducción del absentismo.**

La iniciativa, en funcionamiento desde el mes de junio, es gestionada tanto por personas de la organización como por personas usuarias, ya que se desarrolla en el ámbito interno y externo. Hasta el momento, se han recogido más de 440 felicitaciones.

Cabe destacar que todas las áreas han recibido al menos una felicitación. Por lo que respecta a la distribución, el 69 % de los reconocimientos han sido para hombres y el 31 % para mujeres. Las competencias más valoradas hacen referencia al trabajo en equipo, al fomento de la colaboración, así como a la empatía y la comprensión.

Apreciación de la Actuación

Durante este ejercicio, cabe destacar la **implantación de una nueva aplicación corporativa para la Apreciación de la Actuación**. Con la colaboración entre el equipo de Tecnología y la empresa desarrolladora, se ha creado una herramienta moderna que mejora significativamente las funcionalidades y la experiencia de las personas usuarias. Para utilizarla en la campaña de Apreciación de la Actuación 2025, **se ha gestionado el acceso para 414 personas usuarias mediante 9 solicitudes al CST y se han programado acciones con sesiones formativas de apoyo en línea, que han contado con 11 participantes distribuidos en 5 grupos.**

Cada año natural incluye dos campañas: cierre del año anterior (primer trimestre) y campaña del año en curso.

Durante 2025, en FMB, se ha asignado 1 nuevo perfil competencial y se ha reasignado 1 perfil existente (en 2024 se asignaron 3), y en TB se han asignado 2 nuevos perfiles, mientras que en 2024 se asignaron 5 y se reasignó otro.

Formación para personas evaluadoras que han tenido que evaluar por primera vez con el sistema:

- 6 sesiones presenciales (mismo número que en 2024).
- 18 personas asistentes.
- Con el mismo número de sesiones que en 2024, se ha formado a un 63,6 % más de personas evaluadoras en total y a un 33,3 % más si se contabilizan únicamente los miembros de Bus.

Formación para personas evaluadas por primera vez:

- 15 sesiones presenciales (+275 % vs. 2024).
- 85 personas asistentes (+174,5 % vs. 2024).

Personas evaluadas con la Apreciació de la Actuación del Personal Mando Intermedio y Técnico por categoría profesional y género.

	Mujeres	Hombres
Auxiliar Técnico	0	7
Coordinador de Equipo	0	4
Coordinador de Protección y Seguridad	3	23
Esp. Sup. Energía Polivalente	0	15
Esp. Sup. Teleférico y Funicular	0	10
Especialista de Mantenimiento	0	1
Especialista Sup. Puerta Cochera	0	159
Especialista Superior de Energía	0	29
Especialista Superior SCTC	1	81
Grupo A nivel 07	0	41
Grupo A nivel 08	1	100
Grupo A nivel 09	9	150
Grupo A nivel 10	1	24
Grupo A nivel 11	0	1
Jefe de líneas automáticas	0	9
Jefe de líneas convencionales	3	3
Mando Técnico Operativo	30	124
Operador de emergencias	3	6
Operador de líneas automáticas	0	35
Operario de mantenimiento Mat Móvil	0	1
Responsable Sección Mantenimiento	1	29
Responsable Turno Mantenimiento	0	40
Responsable Unidad Mantenimiento	0	30
Técnico Agregado B	6	1
Técnico Agregado E	0	1
Técnico Agregado G	4	32
Técnico Agregado H	0	3
Técnico Ayudante Superior	3	8
Técnico Operación Líneas Automáticas	18	246
Total	83	1.213

Performance Evaluation (PE)

En el año 2023 se implementó el nuevo sistema Performance Evaluation (PE), diseñado para evaluar a una parte de la plantilla que no estaba cubierta por el sistema vigente de Apreciación de la Actuación (AA). **El objetivo principal del PE es impulsar el desarrollo profesional de las personas colaboradoras, fomentando espacios de comunicación y retroalimentación entre las direcciones y los equipos.**

Este sistema permite identificar problemáticas organizativas y de equipo, reforzar el conocimiento de las direcciones sobre el personal y ofrecer oportunidades de crecimiento y mejora del potencial. Además, busca integrar al mayor número posible de personas dentro de la organización.

En octubre de 2025 se inició una **nueva edición denominada Evaluación de Directivos y Técnicos**, aplicando la misma metodología que el PE y adaptada al diccionario de competencias de TMB, con el propósito de extender este enfoque a perfiles clave de liderazgo y técnicos, consolidando así la cultura de evaluación y desarrollo en toda la organización.
La población objeto ha sido el nivel salarial 1-7 de Metro y, en TB, el grupo A nivel 11-12 y los grupos 4-1, aunque la intención final es aplicar esta evaluación a todas las personas que tengan equipos a su cargo, independientemente de la categoría profesional.

Identificación por área y sexo de las personas de TMB integradas en la Evaluación de Directivos y Técnicos:

	Hombres	Mujeres	Total
Buen Gobierno y Asesoría Jurídica	7	8	**15**
Comunicación y Relaciones Institucionales	8	13	**21**
Negocios Corp. Intern. y Marketing	18	27	**45**
Organización y Personas	39	51	**90**
Servicios Corporativos	114	32	**146**
Financiación, Programación y Auditoría	28	39	**67**
Red de Bus	85	5	**90**
Red de Metro	176	29	**205**
Total	475	204	**679**

El proceso de evaluación se ha enviado a 679 personas de las 695 evaluaciones posibles (en el ejercicio anterior, a 544 personas de las 623 evaluaciones posibles).

Gestión de personas estudiantes con discapacidad intelectual

En 2025, desde el Servicio de Personas, Formación y Selección y de la mano del Institut Municipal de Persones amb Discapacitat (IMPD), se ha **acogido a 11 estudiantes en prácticas con discapacidad intelectual (15 en el ejercicio anterior).** En todo momento se ha velado tanto por la acogida de la persona estudiante como por el acompañamiento de la persona tutora durante su periodo de prácticas.

En 2025, **por primera vez se ha gestionado un convenio de prácticas entre PSM y Acidh,** mediante el cual un estudiante tuvo la posibilidad de realizar sus prácticas en el Teleférico, prestando apoyo en atención al cliente.

Gestión de estudiantes de Grado Universitario y Máster

En 2025 se han **firmado 29 convenios de Bus de estudios de FP no Dual, Grado y Máster y 36 convenios en Metro.**

Se ha continuado con el nuevo programa de acogida presencial de estudiantes en prácticas, reforzando el papel del tutor/a que, asesorado por RR. HH., se convierte en una persona facilitadora y guía, a modo de «entrenador/a», para que el alumnado integre los contenidos del puesto de trabajo durante el periodo de prácticas. Asimismo, se ha incorporado la acogida virtual para este colectivo al inicio de su periodo de prácticas, reforzando así su integración y el conocimiento transversal de la organización.

Dentro de las acciones de integración, con los programas «comienza el día con...» y «conoce TMB», dos veces al mes todas las personas estudiantes se reúnen para compartir conocimientos, inquietudes y experiencias, así como para conocer un ámbito de la organización (Metro, TB y AAFF). La persona tutora y la persona estudiante explican los proyectos en los que están trabajando conjuntamente. Durante el año se han realizado 6 encuentros.

Atracción del Talento. Gestión de Estudiantes (Ciclo Formativo-DUAL)

En **TB, durante 2025 se ha acogido a 16 estudiantes de formación Dual** (10 de Automoción, 2 de Electromecánica, 3 de Administración y Finanzas y 1 de Aplicaciones Web).

Por otro lado, **en FMB**, en 2024 se acogió a 2 estudiantes de Material Rodante Ferroviario en los talleres de Sagrera y, por lo que respecta a 2025, **se ha vuelto a acoger a 2 nuevos estudiantes** de Material Rodante Ferroviario en los talleres de Sagrera.

Cuadro global del personal en prácticas

En **TB**, durante 2025 se han **gestionado un total de 68 convenios de colaboración**, 4 convenios más que en 2024. En total, 65 estudiantes han realizado prácticas en Bus durante el ejercicio 2025.

En **FMB**, se han **gestionado un total de 57 convenios de colaboración,** 10 convenios más que en 2024. En total, 46 estudiantes han realizado prácticas en Metro durante el ejercicio 2025.

	Convenios de colaboración		Hombres participantes		Mujeres participantes		Participantes de TMB	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Activos	36*	41	25	24	11	17	5	7
Finalizados	89**	70	55	45	34	25	21	17
Total	125	111	80	69	45	42	26	24

* Este dato incluye a las personas estudiantes que han firmado el convenio en 2025 y finalizarán en 2026.
** Este dato incluye a las personas estudiantes que han comenzado tanto en 2024 como en 2025 y han finalizado en 2025.

Relación de asistencia a ferias 2025

Durante el año, se ha **asistido a 7 ferias y foros de empresas de diversos centros de estudios.** Algunas de estas ferias están dirigidas a perfiles muy especializados (p. ej., Fira Railway de la UPC). En estos eventos se ha promocionado la marca TMB como empresa de referencia y se han atendido consultas y dudas de los y las estudiantes. La participación en ferias y foros es una estrategia clave para la promoción de la marca y la creación de nuevas oportunidades de negocio.

En 2024 se asistió a 5 ferias. Este incremento en 2025 respecto al año anterior responde al objetivo de captar talento joven en cualquiera de las disciplinas y, sobre todo, en aquellas en las que existe una gran dificultad para atraer talento.

6.3. Bienestar, diversidad e inclusión

Requisito de divulgación S1-15 – Conciliación de la vida laboral y personal

6.3.1. Organización del trabajo

TMB ha **desarrollado e implementado el Plan de Absentismo** (Proyecto P027), integrado en el Plan Estratégico corporativo, con el objetivo de mitigar el riesgo material asociado al incremento del absentismo laboral derivado de IT por contingencias laborales, accidentes o enfermedades profesionales, así como de la insatisfacción del personal. Considerado una de las principales áreas de mejora por su impacto directo en la eficiencia y la calidad del servicio, el plan tiene carácter estructural y permanente, abarca a la totalidad de la plantilla y se articula en seis ejes principales: organización, recursos sanitarios, normativa, formación, comunicación y control de gestión.

Actualmente, no se dispone de objetivos cuantitativos públicos formalmente vinculados a estas actuaciones, si bien el seguimiento periódico de los indicadores permite evaluar su evolución e identificar áreas de mejora.

Estructura y medidas generales

Para abordar el absentismo de manera integral, se ha creado un equipo de gobernanza con la participación de representantes de las personas trabajadoras, encargado de definir políticas, objetivos y líneas de actuación. Paralelamente, se ha publicado la Política de Gestión del Absentismo y se han reforzado las acciones de sensibilización.

En el ámbito de los recursos sanitarios, se han implementado **estrategias para agilizar diagnósticos y tratamientos en coordinación con el sistema sanitario público**, con el objetivo de reducir la duración de las bajas y favorecer la reincorporación.

A nivel normativo, se han mejorado los procesos de notificación de ausencias para hacerlos más eficientes y transparentes. También se han impulsado acciones formativas, especialmente para Mandos intermedios, sobre gestión del absentismo y bienestar laboral.

La **comunicación ha tenido un papel clave**, con campañas dirigidas a la plantilla, como la iniciativa "Gràcies per ser-hi!" para el colectivo de conducción, y la recuperación de la revista I-CON como herramienta informativa.

Finalmente, el control de gestión incluye reuniones periódicas para hacer seguimiento del Plan y compartir resultados con la parte social, asegurando la eficacia de las medidas implementadas.

Relación con la Incapacidad Temporal

La incapacidad temporal (IT) es una de las principales causas de absentismo laboral en TMB. Aunque el Plan de Absentismo aborda el fenómeno de manera global, incorpora acciones específicas para gestionar la IT dentro de su estrategia.

Entre las medidas destacadas, se incluyen recursos sanitarios adicionales para acompañar a las personas en situación de IT y una coordinación reforzada con el sistema sanitario público, con el objetivo de reducir la duración de las bajas laborales.

Estas iniciativas tienen como finalidad minimizar el impacto de las incapacidades temporales, reducir el tiempo de ausencia y facilitar un retorno más rápido y saludable al puesto de trabajo, contribuyendo así a la sostenibilidad y a la mejora del bienestar laboral.

Las **horas de absentismo por enfermedad y accidente de TMB de los años 2024 y 2025** han sido las siguientes:

	2025			2024		
	Enfermedad	**Accidente**	**Suma**	**Enfermedad**	**Accidente**	**Suma**
TB	1.420.109	75.602	1.495.711	1.335.627	68.351	1.403.978
FMB	890.574	52.214	942.788	932.034	48.012	980.046
PSM	3.102	-	3.102	4.587	151	4.738
TMB	-	-	-	139	-	139
Fundación TMB	180	-	180	15	-	15
Total TMB	2.313.966	127.815	2.441.781	2.272.402	116.513	2.388.915

El 94,77 % de las horas corresponden a enfermedad, mientras que el 5,23 % restante corresponde a accidentes.

6.3.2. Permisos relacionados con la familia

Requisito de divulgación S1-16 – Métricas de remuneración (Permisos relacionados con la familia)

Modificaciones de jornada, conciliación, permisos y beneficios

Tipo de modificación de jornada	2025			2024
	Mujeres	Hombres	Total	Total
Reducciones de jornada	398	388	786	851
Adaptaciones de jornada	346	198	544	386
Reducción del servicio por motivos de gestación	-	11	11	20
Total	744	597	1.341	1.257

En el cuadro siguiente se reflejan los **volúmenes por empresa, diferenciando los casos de disfrute por parte de la madre biológica y el disfrute del progenitor distinto de la madre biológica.**

Nacimiento y cuidado del menor	2025			2024
	Mujeres	Hombres	Total	Total
Disfrute continuado	44	65	109	126
Disfrute fraccionado	14	99	113	140
Total	58	164	222	266

Respecto al **permiso por cuidado del lactante**, los datos son los siguientes:

Permiso por cura del lactante	2025			2024
	Mujeres	Hombres	Total	Total
Permiso por cuidado del lactante acumulado	24	67	91	112
Permiso por cuidado del lactante diario	9	38	47	60
Total	33	105	138	172

Tasa de retorno

	2025	2024
Cifra total de personas empleadas que regresan al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	217	264
Cifra total de personas empleadas que deberían volver al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	220	266
Tasa de reincorporación al trabajo	98,64%	99,25%



Tasa de retención

	2025	2024
Cifra total de personas empleadas retenidas 12 meses después de retornar al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	219	265
Cifra total personas empleadas que volvieron al trabajo después del permiso por nacimiento y cuidado del menor	220	266
Tasa de retención	99,55%	99,62%

También se ha supervisado y asesorado en la correcta aplicación de la normativa en materia de **permisos y licencias por temas personales** que se han disfrutado:

	TB		FMB		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
Permisos - Q	1.253	7.822	5.421	6.702	**21.198**
Permisos - personas	430	2.226	1.425	1.710	**5.791**

En cuanto al **seguimiento global del absentismo**, los datos resumen son los siguientes:

	TB		FMB		Total
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	
IT - episodios	851	5.103	2.249	2.952	**11.155**
IT - personas	447	2.917	1.162	1.658	**6.184**

6.3.3. Relaciones laborales y sociales

Requisito de divulgación S1-8 – Cobertura de negociación colectiva y diálogo social

TMB mantiene un **sistema estructurado de relaciones laborales y organización del diálogo social orientado a gestionar el riesgo material de denuncias sindicales derivadas de desacuerdos y conflictos de intereses entre la dirección y el personal.** Esta actuación tiene carácter estructural y permanente y abarca a la totalidad de la plantilla propia, de acuerdo con el marco legal vigente y el Convenio Colectivo aplicable.

Actualmente, no se dispone de objetivos cuantitativos públicos formalmente vinculados a estas actuaciones, si bien el seguimiento periódico de los indicadores permite evaluar su evolución e identificar áreas de mejora.



TB

El **porcentaje de empleados totales cubiertos por acuerdos de convenio colectivo es del 97,32%** (97,24% en el ejercicio anterior).

Todos los empleados de la empresa se encuentran dentro del Espacio Económico Europeo, y el porcentaje de empleados cubiertos por acuerdos de negociación colectiva es del 97,41% (99% en el ejercicio anterior).

FMB

El **porcentaje de empleados totales cubiertos por acuerdos de convenio colectivo es del 99,73%** (99,70% en el ejercicio anterior).

Todos los empleados de la empresa se encuentran dentro del Espacio Económico Europeo, y el porcentaje de empleados cubiertos por acuerdos de negociación colectiva es del 98,45% (99% en el ejercicio anterior).

El porcentaje global de personas trabajadoras de TMB cubiertas por representantes de las personas trabajadoras en el Espacio Económico Europeo es del 100%. Todas las personas trabajadoras están cubiertas por representantes de las personas trabajadoras, según los informes presentados a escala nacional en cada país en el que la empresa tiene una presencia significativa.

Todas las personas trabajadoras de TMB están cubiertas por representantes de las personas trabajadoras.

A continuación, se descriven las **actuaciones implementadas** durante el ejercicio:

Negociación colectiva: comisiones de trabajo de TB

En TB, durante 2025 se ha llevado a cabo la **actividad negociadora** con el Comité de Empresa, mediante las diferentes Comisiones de Trabajo (Paritaria, Permanente, Explotación, Material Móvil y Talleres, Administración, etc.).

Comisiones de trabajo	Reuniones
Comisión Paritaria	7 sesiones
Comisión de Administración	12 sesiones
Comisión de Material Móvil	3 sesiones
Comisión de Explotación	27 sesiones
Comisión Permanente	8 sesiones

En el ámbito de las Comisiones de Trabajo de Explotación, Material Móvil y Taller, Administración y Permanente del Comité de Empresa, los **principales acuerdos referidos en la organización del trabajo han sido:**

- Aprobación del Plan LGTBIQ+.
- Acuerdos referidos a la Reorganización de la Operación de la Red Bus: acuerdo Mando (COP/CSOP) y acuerdo Jefes Operativos/as.
- Aprobación de los calendarios laborales aplicables en 2026 de los colectivos adscritos a estas comisiones de trabajo.
- Acuerdos relativos a los turnos de vacaciones, fiestas oficiales y elección para los distintos colectivos de la empresa.
- Seguimiento del plan de formación y de la contratación.
- Concurso externo de bolsa de conductores y conductoras.
- Cierre y consiguiente traslado del CON de Ponent.
- Seguimiento del Plan de Igualdad.
- Continúa la entrega de información del art. 64 del ET, a través del espacio corporativo Teams/SharePoint.

Durante el año se ha **trabajado para materializar los acuerdos alcanzados en la mediación de la huelga convocada para los días 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 21 de abril de 2025**, gracias a los cuales la huelga no llegó a producirse. Algunos de estos acuerdos han consistido en:

- Alcanzar un acuerdo en relación con el colectivo de Mandos intermedios.
- Ajustes de calendario de 2022-2023 y 2024, y devolución de cuotas derivadas de la operativa para el personal de conducción y los Mandos intermedios.
- Celebración de reuniones para intentar alcanzar un acuerdo en relación con los grupos de descansos del personal de conducción.
- Reincorporación a un Puesto Alternativo de las personas con una IPT reconocida por el INSS.
- Garantizar el tiempo de descanso (20 minutos) en todos los servicios partidos.
- Cumplimiento de las revisiones médicas para el personal mayor de 50 años.

En las comisiones de trabajo correspondientes se ha trabajado en la modificación del reglamento de elección general, modificación del grupo de descansos del personal de conducción, diálogo y negociación que continuará en el ejercicio 2026.

Asimismo, durante 2025 **se han constituido la mesa negociadora del convenio colectivo y la mesa negociadora del nuevo plan de igualdad de TB,** cuya negociación se desarrollará a finales de 2025 y a lo largo de 2026.

Finalmente, se ha abierto un **espacio de diálogo con la parte social encaminado a modificar el reglamento del FAS,** con el objetivo de que el fondo de ayudas sociales llegue a quien más lo necesita.



Relaciones laborales FMB

A raíz de la firma, el 27 de octubre de 2023, del XXVII Convenio Colectivo de FMB, en 2025 las Relaciones Laborales se han centrado en el **desarrollo de aspectos del convenio y otras negociaciones de colectivos del ámbito corporativo.**

Acuerdos alcanzados durante 2025, todos ellos con la totalidad del Comité de Empresa (CE):

Fecha	Motivo
16/01/2025	Condiciones de Atención Digital
16/01/2025	Turno intermedio BT
11/02/2025	Jubilación parcial RD 11/2024
27/02/2025	Turno intermedio de Instalaciones Electromecánicas
27/02/2025	Cambio de disfrute de FO ESEPS
27/02/2025	Cambio de horario del turno intermedio de Can Zam
01/04/2025	Medidas planificadas RD 1026/2024 LGTBI
08/05/2025	Turno intermedio en viernes y vísperas MML5
05/06/2025	Cambio de horario de lavacoches y mando de lavacoches de Can Boixeres
05/06/2025	Cambio de disfrute de FO ESE-OTE
05/06/2025	Turno intermedio en viernes y vísperas MML4
17/06/2025	Protocolo de acompañamiento a personas trans
19/06/2025	Acuerdo de funciones, nivel y primas CTO
24/07/2025	Agilización y clarificación de N invertida
21/08/2025	Cambio de disfrute de FO SViV T3
21/08/2025	Cambio de disfrute de FO ES SCTC - RSM - RUM T3 y T4
22/09/2025	Creación de la categoría de especialista superior electromecánico

Comisión de transformación del mantenimiento de FMB

En aplicación del XXVII Convenio Colectivo de FMB se ha constituido la Mesa para la Transformación del Mantenimiento, que ha iniciado sus trabajos con una primera propuesta presentada.

Asesoría jurídica laboral

Demandas judiciales	2025	2024
Demandas de conciliación	80	106
Demandas individuales	96	118
Conflicto colectivo	6	6
Total	182	230

En 2025 ha habido un total de 182 demandas judiciales, 48 menos que en 2024.

Régimen Disciplinario y Inspecciones de Trabajo

En **TB**, durante 2025 se han gestionado un total de **59 expedientes disciplinarios y 49 hojas de aclaraciones** por la comisión de diferentes faltas que han implicado una vulneración o un incumplimiento de los deberes de cualquier tipo impuestos por la normativa legal vigente.

En **FMB**, se han tramitado **19 expedientes disciplinarios graves o muy graves, incluidos 3 despidos, y 14 expedientes leves** durante 2025 (12 muy graves, 17 graves y 21 leves en el ejercicio anterior).

Desde el mes de septiembre de 2025, la gestión de las inspecciones de trabajo pasa a realizarse a través del departamento de Relaciones Laborales. En el cuadro siguiente se detallan el **número de inspecciones efectuadas y los asuntos correspondientes a cada una:**

Inspecciones de Trabajo	2025	2024
Materia prestacional	1	3
Normativa laboral	6	47
Organización del trabajo	20	14
Prevención de Riesgos Laborales	23	30
Clasificación profesional	7	10
Protección de datos	0	1
Total	57	105

Reuniones del Comité de Empresa 2025 - TB

Se han celebrado un total de **75 reuniones con el Comité de Empresa**. Detalladas por **tipología**:

Temática	N.º reuniones
Intervención	1
LICC	5
Mantenimiento	11
Puntos TMB	8
SViV	1
T-mobilitat	1
Vestuario	1

Temática	N.º reuniones
At. Digital	4
Calendarios	1
CMP	5
Convenio	12
Formación	4
General	10
Igualdad	11

Reuniones del Comité de Empresa 2025 - FMB

Se han celebrado un total de **65 reuniones con el Comité de Empresa**. Detalladas por **tipología**:

Temática	N.º reuniones
Temáticas del Convenio	21
Igualdad	13
LLCC	12
Puntos TMB	3
Art. 33	1
Cortes	2
CCM	2

Temática	N.º reuniones
Formación	4
Vestuario	1
Calendarios laborales	1
GAP	2
CSPC	2
CMP	1

Acuerdos de negociación colectiva

En el caso de **TB había 128 personas fuera de convenio a 31 de diciembre de 2025, que representaban el 2,59 %** de la plantilla total de TB:

TB - Plantilla fuera de convenio	2025	2024
Grupo 0	2	1
Grupo 1	10	10
Grupo 2	29	27
Grupo 3	83	84
Grupo 4	3	-
Grupo 5	1	-
Total general	128	122

En el caso de **FMB había 11 personas fuera de convenio a 31 de diciembre de 2025, que representaban el 0,27 %** de la plantilla total de FMB (12 personas fuera de convenio a 31 de diciembre de 2024, que representaban el 0,30 % de la plantilla total):

FMB - Plantilla fuera de convenio	2025	2024
Grupo 0: Directivos y Responsables	1	1
Grupo 1: Directivos y Responsables	9	10
Grupo 1: Personal de Oficinas	1	1
Total general	11	12



Huelgas

Durante 2025 se han gestionado un **total de 4 convocatorias de huelga** por los siguientes motivos:

- **Mandos de operación:** por acuerdo del Comité de Empresa de TB, por el reconocimiento y la aplicación de la sentencia sobre el desplazamiento del colectivo y la aplicación del Incremento de la Apreciación de la Actuación y Objetivos de estos, según el IPC. Esta convocatoria de huelga estaba prevista para realizarse del 3 al 6 de marzo de 2025, pero finalmente fue desconvocada.

- **Huelga General feminista del Día Internacional de las Mujeres:** tanto en TMB como en FMB, se llevó a cabo una huelga general el 8 de marzo. En TB tuvo un seguimiento del 1,02 % del personal de conducción. En FMB, el seguimiento fue del 1,58 %.

- **Cambio sobre la actual política y práctica empresarial en la gestión de las relaciones laborales:** por acuerdo del Comité de Empresa de TB, por los siguientes puntos: devolución de cuotas a los trabajadores; cuotas reclamadas por la Empresa de 2022-2023-2024; aplicación encubierta del art. 41 ET, sin continuar con los plazos establecidos legalmente; incumplimiento de la aplicación del art. 13 del convenio colectivo 2022-2025; nueva contratación al 74 % de trabajadores de nuevo ingreso; incumplimiento de las revisiones médicas a los trabajadores; incumplimiento del art. 21 del convenio colectivo 2015-2019; sistemas de descanso ajustados al Estatuto de los Trabajadores; limpieza de la ropa de trabajo similar al sistema establecido en Metro; incorporación a un puesto alternativo de trabajadores que tienen reconocida por el INSS una IPT. Esta convocatoria de huelga estaba prevista para los días 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 21 de abril de 2025, pero finalmente fue desconvocada, al alcanzarse un acuerdo entre las partes.

- **Por el conflicto de Palestina:** huelga general realizada el 15 de octubre de 2025, con un seguimiento del 1,39 % del personal de conducción de TB y del 3,5 % en FMB.

Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos

Artículo 64 Derechos de información y consulta y competencias, del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: *El comité de empresa tendrá derecho a ser informado y consultado por el empresario sobre aquellas cuestiones que puedan afectar a los trabajadores, así como sobre la situación de la empresa y la evolución del empleo en la misma, en los términos previstos en este artículo.*

Consolidación del sistema para facilitar información a la parte social mediante SharePoint y reuniones periódicas con la RLPT en las comisiones de trabajo establecidas en convenio y mesas técnicas.

Plazos de preaviso sobre cambios operativos

El plazo de preaviso que suele darse a las personas empleadas y a sus representantes antes de aplicar cambios operativos significativos que podrían afectarles de forma considerable es el siguiente:

Artículo 41.3 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores: *Modificaciones sustanciales de condiciones de trabajo. La decisión de modificación sustancial de condiciones de trabajo de carácter individual deberá ser notificada por el empresario al trabajador afectado y a sus representantes legales con una antelación mínima de quince días a la fecha de su efectividad.*

En materia de negociación colectiva, el plazo de preaviso y las disposiciones para la consulta y la negociación se especifican en los acuerdos colectivos:

La empresa se rige por el Estatuto de los Trabajadores y el resto de legislación laboral vigente.

6.3.4. Bienestar del personal

Para mitigar el impacto negativo de la baja eficiencia, eficacia y productividad del personal derivado de la desmotivación, una gestión inadecuada de las expectativas, la falta de un plan de carrera y una estructura organizativa mejorable, TMB despliega un **conjunto de actuaciones estructurales orientadas a mejorar el bienestar laboral, reforzar el compromiso de la plantilla y optimizar la organización del trabajo.** Este enfoque se integra de manera transversal y se aplica al conjunto de la plantilla.

Actualmente, no se dispone de objetivos cuantitativos públicos formalmente vinculados a estas actuaciones, si bien el seguimiento periódico de los indicadores permite evaluar su evolución e identificar áreas de mejora.

A continuación, se describen **las actuaciones implementadas** durante el ejercicio:

Desconexión laboral

Dada la naturaleza operativa de la actividad, la mayoría de los colectivos trabaja por turnos con presencia física obligatoria, lo que garantiza una desconexión efectiva una vez finalizada la jornada. En los ámbitos técnicos y administrativos, predomina la jornada continuada con flexibilidad horaria de entrada y salida, lo que también garantiza la desconexión fuera del horario laboral.

TMB dispone de una **Política de Teletrabajo**, regulada en los convenios colectivos de Metro y Bus y aplicable a los puestos identificados en el mapa de puestos susceptibles de teletrabajo. **Sus objetivos son:**

TMB lleva a cabo actuaciones estructurales orientadas a mejorar el bienestar laboral y reforzar el compromiso de la plantilla.

- Favorecer la flexibilidad laboral y el equilibrio entre la vida personal y profesional.
- Reducir la huella ambiental.
- Mejorar la productividad.
- Modernizar los sistemas de trabajo, equiparándonos a otras empresas y organismos públicos.

Además, se dispone de una **política de desconexión digital** para garantizar el derecho a la desconexión y proteger la intimidad de todas las personas trabajadoras de TMB. Esta política tiene como finalidad mejorar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, y promover una cultura responsable en el uso de las tecnologías en el ámbito laboral.

En términos generales, establece que, una vez finalizada la jornada laboral, las personas trabajadoras deben poder desconectar del trabajo. Solo en casos específicos (como personal de guardia o cargos directivos) se requiere estar localizable fuera del horario laboral.

Medidas de conciliación familiar

La empresa ha implantado las siguientes medidas de conciliación familiar:

- Concesión de adaptaciones de jornada, en virtud de la modificación del artículo 34.8 del Estatuto de los Trabajadores, en la medida en que organizativamente sea posible.
- Posibilidad de reducir la jornada por cuidado de hijos menores de 12 años en TB y hasta los 14 en FMB, concretando el horario en un turno distinto del asignado formalmente (para algunos colectivos).
- Posibilidad de reducir la jornada concentrando la reducción en días completos (para algunos colectivos).
- Posibilidad de modificar las reducciones de jornada a lo largo del año según las necesidades escolares.
- Concesión de reducción de jornada a ambos progenitores, si lo solicitan, aunque trabajen en la misma empresa.
- Se han llevado a cabo todas las mejoras significativas de los permisos recogidos en el Estatuto de los Trabajadores y derivadas del RDL 9/2025.
- Garantía de reserva del puesto de trabajo, antigüedad y condiciones contractuales durante toda la vigencia de la excedencia por cuidado del menor y de la excedencia por cargo público.
- La antigüedad se mantiene durante uno/tres año/s en la excedencia por cuidado de menor/familiar. No se mantiene durante toda la vigencia de la excedencia. En el caso de cargo público, sí.
- Posibilidad de disfrutar del permiso por nacimiento y cuidado del menor de forma fraccionada (a tiempo parcial), y equiparación total de 19 semanas (17 antes de que el menor cumpla un año y 2 hasta que cumpla 8 años) entre hombres y mujeres en este permiso, que ha pasado a denominarse «permiso por nacimiento y cuidado del menor».
- Jornada continuada para el colectivo de oficinas y otros colectivos, con flexibilidad horaria.
- Posibilidad de disfrutar, por horas, del exceso anual de jornada para atender necesidades personales (para algunos colectivos).
- Posibilidad de realizar cambios de fiesta o descanso entre compañeros o respecto de uno mismo.
- Vacaciones garantizadas en periodo estival para la mayor parte de la plantilla estructural.
- En materia de conciliación, además de los acuerdos vigentes, durante todo el año se ha trabajado en la Comisión de Igualdad y en mesas técnicas sobre conciliación. También se han negociado y pactado en el nuevo Convenio Colectivo 2022-2025 mejoras en permisos y licencias (aplicación de días de lactancia, mejora de excedencias, etc.), y estas se han aplicado, incorporando las mejoras relativas a los permisos y licencias previstas en la normativa vigente.
- Se ha acordado un calendario laboral que prevé un mayor número de descansos en fin de semana para el colectivo de Mandos intermedios.
- Medidas de conciliación para el colectivo de Jefes/as Operativos/as, consistentes en poder escoger entre la franja de mañana o de tarde.

Organización

En 2025 se ha dado **continuidad al funcionamiento del Comité Paritario de Valoración de Puestos de Trabajo**, tanto en la celebración de sesiones de valoración como en la asistencia a entrevistas descriptivas de puestos de trabajo, aplicando la metodología actual de valoración de puestos de trabajo, herramienta que permite conocer el valor relativo de todos los puestos de trabajo (funciones) con una perspectiva única de TMB.

Se ha prestado **apoyo técnico a las Direcciones de Áreas y Servicios en los procesos de diseño y/o ajuste de sus respectivos modelos organizativos.** Este apoyo ha incluido:

- Definición y actualización de organigramas.
- Revisión y actualización de descripciones de puestos de trabajo.
- Análisis y valoración de funciones según clasificación profesional.

Se ha **prestado apoyo transversal a otras unidades y servicios**, como Selección, para garantizar la correcta definición de los requisitos mínimos en los procesos de cobertura de puestos. Asimismo, se ha prestado apoyo a Relaciones Laborales y/o Asesoría Jurídica Laboral en la preparación y presentación de testimonios ante demandas de clasificación profesional interpuestas por empleados y empleadas, aportando la información técnica necesaria para la defensa corporativa.

El resultado de la actividad de este año vinculada a la **revisión y posterior valoración de puestos de trabajo en todo TMB se ha traducido en un total de 82 revisiones y/o nuevos puestos de trabajo.** A continuación, se muestra la tabla desglosada:

	2025	2024
Dirección Red de Bus	12	31
Dirección Red de Metro	13	24
Dirección Financiación, Programación y Auditoría	3	-
Administración y Finanzas	-	4
Innovación y Transformación Digital	1	-
Tecnología	4	3
Clientes	13	1
Calidad y Medio Ambiente	1	-
Desarrollo y Relaciones Internacionales	-	-
Dirección Organización y Personas	12	26
Dirección Comunicación y RR. II.	2	2
Dirección Marketing y Negocios Corporativos	4	12
Dirección Buen Gobierno y Asesoría Jurídica	4	7
Aprovisionamientos, Logística y Contratación	10	1
Dirección Gestión y Control Corporativo	1	2
Dirección Servicios Corporativos	2	0
Total	82	113



Plan de acompañamiento a personal Mando Intermedio

Al identificarse como objetivo estratégico el trabajo con las personas que ocupan mandos intermedios en TMB, para apoyarlas en su actividad diaria como figura crítica y relevante de enlace entre la Dirección y los colectivos de base, este año se ha **trabajado de manera muy transversal en el Plan de acompañamiento a personas con mandos intermedios.**

A raíz de diversas sesiones de *focus group*, entrevistas, reuniones de innovación y cocreación, etc. Se han identificado diversas líneas de trabajo, que se han priorizado con el propósito de continuar trabajando de cara a los próximos años.

Plataforma de Bienestar

La Plataforma de Bienestar, activa desde el segundo semestre de 2024, se ha **consolidado como una herramienta estratégica para impulsar una cultura basada en el cuidado, la inclusión y la sostenibilidad emocional, posicionando a TMB como referente en innovación en bienestar corporativo.**

El objetivo es promover la salud emocional, física y relacional de todas las personas trabajadoras, en línea con los valores corporativos y las tendencias europeas.

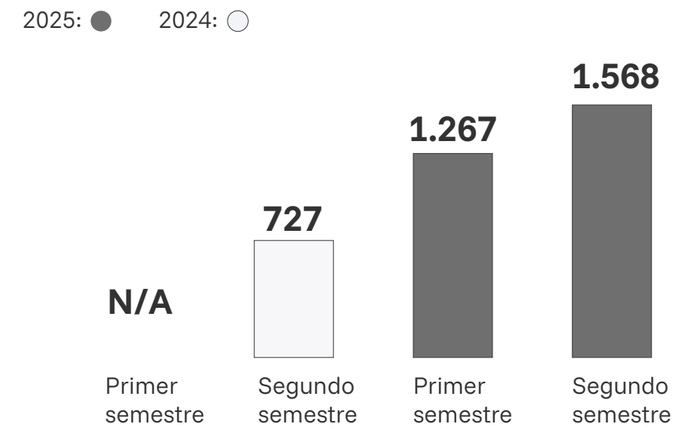
Ofrece programas integrales de bienestar relacional, psicoemocional y físico a través de: campañas y retos, e-books y audiolibros, webinars y programas intensivos.

Como complemento de la Plataforma de Bienestar, TMB ofrece orientación psicológica con profesionales externos para promover el bienestar laboral y personal. Este año se ha atendido a 93 personas.

En **2025 hay 1.568 personas adheridas**, que representan un 17,38 % de la plantilla de TMB.

Indicador	Resultado 2025
Personas adheridas	1.568
Crecimiento acumulado anual	+781 personas
Participación en campañas clave	Entre 1.103 y +1.400 participantes
Tiempo medio de consumo de contenidos	Entre 30 y 183 min/mes según el programa

Plataforma de Bienestar
Personas adheridas



Programa de acompañamiento a la desvinculación (jubilados/as parciales)

A todas las personas que pasan a la condición de jubilación se las anima a **formar parte de las asociaciones de personas jubiladas de Bus y Metro para ayudarlas en la transición.**

Se ofrecen las máximas facilidades a las personas que forman parte de este colectivo de personas jubiladas parcialmente para recuperar los porcentajes anuales de trabajo de la manera más flexible posible y atender su situación personal (de forma concentrada y a continuación del contrato laboral previo, de forma fraccionada en cada uno de los años, etc.).

Plan de Sucesiones

Durante el ejercicio se ha avanzado en la implantación del Plan de Sucesiones, una **herramienta estratégica para garantizar la continuidad del conocimiento y del liderazgo en posiciones clave**. El plan tiene como objetivo anticipar vacantes por jubilación, reducir riesgos organizativos y asegurar la disponibilidad de talento interno, respetando los principios de igualdad y fomentando la cultura de desarrollo profesional. Esta iniciativa contribuye a la sostenibilidad del modelo organizativo, refuerza la competitividad y promueve la cohesión y la motivación de las personas profesionales dentro de TMB.

Comunicación interna

El contenido de las acciones llevadas a cabo enlaza con el objetivo **"Mejora de la comunicación interna" del Plan Estratégico TMB 2025.**

A lo largo de 2025 se ha avanzado en la búsqueda y definición de soluciones tecnológicas para la nueva aplicación GenTMB App y para poner en marcha una red social interna. Durante el ejercicio también se han impulsado diversas actividades dirigidas a la plantilla vinculadas a la celebración del Centenario del Metro: se ha organizado el cierre del CON Ponent; se ha puesto en marcha «Fem que es reconegui»; se han realizado acciones de marca interna en las redes sociales; y han finalizado los encuentros del consejero delegado con el personal dentro del formato «Fem un cafè?». Asimismo, se han puesto en marcha el videopódcast «La casa sonora de la GenTMB» y CanalTMB, una revista bimensual destinada al personal de conducción.

El ámbito de Responsabilidad Social Corporativa ha sido el eje principal de la Comunicación interna, con las siguientes acciones destacadas:



La campaña anual «Elige tu causa 2025», que se ha concretado en «Muévete contra el cáncer infantil».



Las políticas de género, con diversas acciones como la puesta en marcha de una serie de entrevistas a mujeres de la organización, acciones para reconocer micromachismos, iniciativas relacionadas con la Carrera de la Mujer y sobre el lenguaje no sexista e inclusivo, así como contenidos para saber cómo actuar en caso de detectar una situación de violencia machista, entre otras.



La gestión de la diversidad, con acciones informativas entre las que destacan la campaña «La LGTBIfobia no tiene cabida en TMB», la difusión de los nuevos recursos sobre igualdad y diversidad disponibles en el Campus TMB, la participación de TMB en el desfile de carrozas del Pride y la campaña «*#TalentIsEverywhere*».

Las áreas de Innovación y de Personas también han concentrado buena parte de la actividad del ejercicio:

- Nacimiento de TMBinnovers, la comunidad interna que impulsa la innovación en TMB.
- El nuevo reto TMBinnova «Imagina tu espacio de trabajo».
- La puesta en marcha de la iniciativa «Fem que es reconegui».

La información sobre formación también destaca entre las actividades del año:

- La participación de TMB en diversas ferias sectoriales.
- El impulso de la plataforma GoodHabitz.
- Campañas relacionadas con los talleres de hábitos de vida saludables.

En cuanto a la información corporativa, se han publicado 113 avisos oficiales de TB y 129 de Metro (69 avisos oficiales de TB y 110 de Metro en 2024). En cuanto a los avisos no oficiales, se han elaborado y publicado 46 para selecciones externas y de personal de la bolsa (el mismo número que en 2024).

Se han redactado **238 artículos en la revista GenTMB** (238 en 2024) y el **Club GenTMB ha cerrado el año con una comunidad consolidada de 6.319 miembros activos** (6.104 miembros en 2024). El Club también ha permitido ahorrar más de 63.293,22 euros mediante cupones de descuento, compras en línea y *cashback* (más de 63.293,22 euros en 2024).

Puestos alternativos y cambios de turno y lugar de trabajo de gestantes y lactantes - FMB

Este año no se ha asignado ningún puesto alternativo a personas con Incapacidad Total que así lo han solicitado. En la fecha de elaboración de este informe, quedan 14 personas que han solicitado un puesto alternativo pendiente de asignarlo, para las que se está buscando un puesto adecuado.

Desde la firma del convenio XXVI, en 2016, **la evolución de las solicitudes y asignaciones de puestos alternativos ha sido la siguiente:**

FMB - Año	Asignados	Pendiente asignar	Total Peticiones
2016	1	-	1
2018	18	-	18
2019	8	-	8
2020	2	-	2
2021	8	-	8
2022	8	-	8
2023	12	6*	19
2024	-	5	5
2025	-	3	3
Total general	57	14	72

*Correspondiente a 2023, una persona finalmente ha renunciado a la petición del puesto alternativo acogiéndose al abono del "tanto alzado". Abono que se realizó en mayo de 2025.

A 31/12/2025, las Comisiones Paritarias para la Protección de la Maternidad y la Lactancia Natural han registrado un total de 16 casos, correspondientes a 10 situaciones de gestación y 6 de lactancia natural.

Ayudas y beneficios sociales

	2025			2024		
Ayudas	**Mujeres**	**Hombres**	**Total**	**Mujeres**	**Hombres**	**Total**
Número de ayudas vigentes	1.278	4.152	5.430	836	3.133	3.969
Personas preceptoras	1.000	3.400	4.400	1.340	4.896	6.236

Préstamo de vivienda

Durante 2025 se han concedido un total de 227 solicitudes de las personas trabajadoras de Transports de Barcelona: 150 préstamos para obras y 77 para la adquisición de vivienda.

	TB		FMB	
	2025	**2024**	**2025**	**2024**
Reforma vivienda habitual	36 gestionados	44 gestionados	128 gestionados	126 gestionados
	30 concedidos	35 concedidos	120 concedidos	120 concedidos
Adquisición vivienda habitual	40 gestionados	47 gestionados	40 gestionados	54 gestionados
	37 concedidos	37 concedidos	40 concedidos	50 concedidos



Fondo de Ayuda Social - TB

Con respecto a los datos del Fondo de Ayuda Social (FAS), en la siguiente tabla se indican los **datos económicos y el volumen de beneficiarios.**

	2025			2024			FAS - 360.000 €*	
	Mujeres	Hombres	% plantilla	Mujeres	Hombres	% plantilla	2025	2024
Personas beneficiarias mensuales	28	156	4%	19	152	4%	367.784 €	323.665 €
de las cuales son nuevas solicitudes:	11	32	1%	8	42	1%		
Solicitudes de prestación puntual	-	18	0%	-	11	0%	13.408 €	7.005 €
Solicitudes de prestación para gafas/plantillas	39	163	4%	36	183	5%	8.780 €	10.950 €
Solicitudes de prestación de préstamos	1	5	0%	-	5	0%	28.462 €	26.100 €
Total	79	374	9%	63	393	9%	418.434 €	367.720 €

*A la aportación que realiza la empresa deben añadirse las aportaciones que realizan los Puntos TMB. 5.772,08 € en 2025.

Este año, a TB, se ha superado el importe destinado al FAS con ayudas comprometidas, y se ha acordado con la parte social abordar esta problemática, próximamente, en negociación colectiva.

Fondo de Ayuda Social - FMB

Por lo que respecta a los datos del Fondo de Ayuda Social (FAS), en la siguiente tabla se indican los **datos económicos y el volumen de beneficiarios.**

	2025			2024			FAS - 250.000 €*	
	Mujeres	Hombres	% plantilla	Mujeres	Hombres	% plantilla	2025	2024
Personas beneficiarias mensuales	48	83	3%	58	82	3%	141.592 €	161.873 €
de las cuales son nuevas solicitudes:	12	26	1%	11	28	1%		
Solicitudes de prestación puntual	10	4	0%	5	5	0%	17.913 €	3.816 €
Solicitudes de prestación dental	71	113	4%	128	186	8%	45.855 €	80.275 €
Solicitudes de prestación para gafas/plantillas	80	104	4%	99	84	5%	9.179 €	10.900 €
Solicitudes de prestación de préstamos	-	1	0%	-	-	0%	5.500 €	-
Total	221	331	13%	301	385	17%	220.039 €	256.864 €

*A la aportación que realiza la empresa deben añadirse las aportaciones que realizan los Puntos TMB. 3.001,95 € en 2025.

6.3.5. Igualdad de oportunidades

TMB despliega una **línea de actuación estructural y permanente orientada a garantizar condiciones óptimas de igualdad y no discriminación en el entorno laboral.** Este enfoque se integra de manera transversal y se aplica tanto al conjunto de la plantilla como a los procesos de selección, promoción y desarrollo profesional.

Actualmente, no se dispone de objetivos cuantitativos públicos formalmente vinculados a estas actuaciones, si bien el seguimiento periódico de los indicadores permite evaluar su evolución e identificar áreas de mejora.

A continuación, se describen las **actuaciones implementadas durante el ejercicio, cuyo objetivo es generar el impacto positivo de garantizar condiciones óptimas de igualdad en el trabajo como resultado de la implantación de políticas de igualdad.**

Selección y promoción

Con el objetivo de incrementar la presencia femenina en posiciones operativas y de mando, TMB aplica **medidas de discriminación positiva en determinados procesos de selección.**

Durante el ejercicio, se ha vuelto a gestionar una oferta laboral para coberturas de personal de conducción con una cuota del 40 % de las plazas reservada para mujeres (104 plazas de 260 publicadas). Como resultado, se ha seleccionado a un total de 54 mujeres. Asimismo, siguiendo esta misma línea, TMB ha publicado una nueva oferta de empleo para personal de conducción en el mes de septiembre de 2025, con una cuota también reservada del 40 % (100 plazas de 250). Está previsto que este proceso de selección finalice a lo largo del año 2026. Asimismo, también se ha publicado otro proceso con cuota reservada para mujeres, en este caso de Jefes/as Operativos/as de Autobuses. Para este proceso, de las 6 plazas convocadas, 2 estarán reservadas para ser cubiertas por mujeres.

Potenciar e impulsar el talento femenino

TMB desarrolla iniciativas específicas orientadas al desarrollo profesional y al crecimiento del talento femenino dentro de la organización.

- **Nueva edición de Mentoring Femenino:** después de un año sin convocatoria (2024), en junio de 2025 se ha retomado el programa con la participación voluntaria de más de 60 mujeres. La iniciativa, vigente hasta el primer trimestre de 2026, tiene como objetivo impulsar el desarrollo profesional mediante relaciones de mentoría estructuradas.

- **Publicación de entrevistas en el Portal GenTMB:** se han publicado 6 entrevistas orientadas a dar visibilidad al talento femenino y generar referentes internos.

- **Nueva Comunidad de Mujeres:** en enero de 2025 se ha creado la Comunidad de Mujeres TMB, a raíz de los focus groups realizados en 2024. Esta iniciativa, que amplía la Xarxa de Dones TMB, facilita el intercambio de experiencias y el apoyo mutuo, así como el acceso a recursos de desarrollo personal y profesional. Crecimiento de 12 a 106 participantes.

Perspectiva de género

Una organización socialmente responsable, como de hecho lo es TMB, debe abordar necesariamente la diversidad humana como fuente de riqueza, tanto en el ámbito interno como en relación con la ciudadanía en general, garantizando la igualdad de oportunidades y la no discriminación.

Durante 2025, se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- **Puntos violeta en las redes de transporte de TMB:** se ha retomado el punto fijo de la estación de Marina, en el marco del convenio de colaboración con la Xarxa Violeta del Districte de Sant Martí, como iniciativa para garantizar un entorno seguro y de apoyo para las personas usuarias del metro. Asimismo, se ha prorrogado la adhesión a la Xarxa Violeta de Santa Coloma de Gramenet, garantizando la colaboración para la instalación de Puntos Lila en las 7 estaciones de metro del municipio, y se ha iniciado la formalización de un convenio con la Direcció de Feminismes i LGTBI de l'Ajuntament de Barcelona que, a partir de 2026, permitirá ampliar el número de Puntos Lila a otras estaciones y la formación del personal de atención al pasaje.

- **Talleres TMB Educa y charlas/coloquios sobre diversidad e inclusión:** se ha dado continuidad a las charlas «Talent en moviment» y «Ens mou la diversitat», así como a la participación en el proyecto «Feel the Power». A lo largo del año se han llevado a cabo 15 talleres que han llegado a casi 450 alumnos.

- **Organización de actividades e iniciativas de sensibilización:** se han desarrollado acciones con motivo de diversas fechas internacionales vinculadas a la igualdad, la diversidad y la no discriminación.

- **Participación en espacios y jornadas especializadas:** TMB ha participado en jornadas impulsadas por el Consell de les Dones del Consorci de la Zona Franca, la Fundació Eurofirms y el New York City Department of Transportation.

- **Nuevos protocolos internos:** en enero de 2025 se constituyeron las mesas negociadoras de los Planes LGTBI de Metro y Bus, firmados en abril junto con el Protocolo contra el acoso por orientación e identidad sexual.

Plan de Igualdad - TB

Durante el año 2025, al igual que en ejercicios anteriores, se han seguido implementando medidas orientadas a alcanzar la igualdad efectiva entre mujeres y hombres en TB.

Transcurridos tres años desde la aprobación del Plan de Igualdad 2022-2025, se ha llevado a cabo un análisis completo de todas las acciones previstas. El **75 % de las medidas previstas en el Plan de Igualdad se han ejecutado totalmente,** lo que refleja un alto grado de cumplimiento. Por otro lado, un **9 % de las acciones se encuentra parcialmente ejecutado y un 16 % todavía está pendiente de ejecución**, configurando los principales retos que deben abordarse.

El 9 de diciembre de 2025 se constituyó la mesa negociadora con el objetivo de iniciar la definición de un nuevo Plan de Igualdad, que se negociará a lo largo del año 2026. Esta acción refuerza el compromiso de TMB con la igualdad de oportunidades y la mejora continua en materia de diversidad e inclusión.

Plan de Igualdad - FMB

El 10/12/2024 se constituyó la **nueva Comisión Negociadora del Plan de Igualdad (CNPI)** y se aprobó el reglamento de funcionamiento para la negociación del Plan de Igualdad de FMB 2025.

Durante 2025 se han celebrado 15 reuniones de negociación.

Denuncias por discriminación

Requisito de divulgación S1-17 – Incidentes, quejas e impactos graves en derechos humanos

Durante 2025 se han notificado un total de **12 denuncias por acoso laboral y 1 denuncia por acoso sexual** (9 y 2, respectivamente, en 2024).



6.4. Seguridad y salud en el trabajo

Requisito de divulgación S1-14 – Métricas de salud y seguridad
Requisito de divulgación S1-11 – Protección social

Todas las personas trabajadoras están dadas de alta en la Seguridad Social, lo que les garantiza cobertura de protección social en diversas circunstancias. Esto incluye protección frente a la pérdida de ingresos a causa de enfermedad, desempleo, lesiones laborales, discapacidad adquirida, permisos parentales y jubilación. A través de los programas públicos de seguridad social, todos los trabajadores están protegidos frente a estos riesgos, lo que asegura su bienestar y estabilidad económica.

En cuanto a **las prestaciones para los empleados a tiempo completo y para los de tiempo parcial o temporales de TMB,** cabe señalar:

- **Seguro de vida:** no se realiza ningún tratamiento diferenciado entre el personal a tiempo completo y quienes tienen contrato a tiempo parcial o temporal.

- **Asistencia sanitaria:** el programa de asistencia sanitaria no excluye al personal empleado contratado a tiempo parcial o completo.

- **Cobertura por incapacidad e invalidez:** en cuanto a los complementos salariales que abona la empresa de manera complementaria a las prestaciones de la Seguridad Social por incapacidad temporal, no existe diferencia entre empleados y empleadas a tiempo completo, a tiempo parcial o con contrato temporal. La cobertura por invalidez que se abona a quienes tienen reconocida por la Seguridad Social una incapacidad permanente (total o absoluta), en TMB estas prestaciones las abonan los Planes de Pensiones para aquellos empleados/as que sean partícipes y no se realiza ninguna diferenciación entre los partícipes a tiempo completo y quienes tienen contrato a tiempo parcial o temporal. Aquellos empleados y empleadas que no están adheridos al Plan de Pensiones disponen de coberturas por invalidez sin diferenciación según el tipo de contrato.

- **Permiso por nacimiento y cuidado del menor:** por lo que respecta a los días de permiso parental, no existe diferencia según el tipo de contrato, pero la prestación por paternidad durante esos días será superior o inferior en función del tipo de contrato.

TMB mantiene implantado un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo certificado conforme a la norma ISO 45001 (a excepción de PSM) e imparte formación. Esta actuación abarca a la totalidad de la plantilla propia y al personal externo, y está orientada a prevenir el impacto negativo material asociado a los accidentes de trabajo como consecuencia de una gestión deficiente de los planes preventivos, las instalaciones, los equipos de trabajo y la estructura de los centros de trabajo.

Actualmente, no se dispone de objetivos cuantitativos públicos formalmente vinculados a estas actuaciones, si bien el seguimiento periódico de los indicadores permite evaluar su evolución e identificar áreas de mejora.

A continuación, se describen las **actuaciones implementadas** durante el ejercicio.

6.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral

Formación de los empleados en salud y seguridad en el trabajo

El proceso de formación de la plantilla se fundamenta en un sistema de evaluación de competencias orientado a mejorar comportamientos y garantizar entornos de trabajo más seguros. La **formación en materia de salud y seguridad laboral se integra en el Plan de Formación de TMB**, asegurando la coherencia con los objetivos corporativos.

El **Servicio de Prevención** es responsable de elaborar y mantener actualizado el catálogo de acciones formativas en Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), así como las fichas descriptivas de cada acción. Como novedad, este año algunos módulos formativos se han incorporado en modalidad e-learning, facilitando el acceso flexible y adaptado a las necesidades de las personas profesionales.

La disponibilidad de cursos ha sido amplia y se ha estructurado en **programas orientados** a:

- Medidas preventivas según los riesgos potenciales del puesto de trabajo.
- Planes de autoprotección y actuación en emergencias, incluidos los primeros auxilios.
- Prevención específica frente a riesgos potencialmente graves (trabajos en altura, espacios confinados, manipulación mecánica de cargas, etc.).
- Gestión de la seguridad y salud en el trabajo.

Se han realizado sesiones de reciclaje en Prevención de Riesgos Laborales (PRL) adaptadas a los periodos establecidos por colectivo. Se han realizado 16.063 horas y 4.696 asistencias.

Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo (SST)

El Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (SPRL) lidera el proceso de certificación del sistema de Gestión de Salud y Seguridad de la empresa según los estándares de la Norma Internacional ISO 45001.

El **sistema de gestión de la SST es una herramienta fundamental que permite a las organizaciones:**

- Disminuir la siniestralidad laboral mediante la evaluación y el control de los riesgos asociados a cada puesto de trabajo y evitando las causas que originan los accidentes, así como las enfermedades laborales.
- Fomentar la cultura preventiva mediante la integración de la prevención de riesgos en el sistema general de la organización y aumentando el compromiso de todas las personas trabajadoras con la mejora continua de la SST.
- Cumplir con la legislación en materia de SST, integrándola en los procesos de la organización, lo que comporta una reducción de los costes y de las sanciones administrativas derivadas de su incumplimiento.

Después de haber obtenido la certificación ISO 45001 en 2023, durante este ejercicio se ha llevado a cabo la segunda auditoría de seguimiento, correspondiente al proceso de re- certificación según el estándar internacional de la norma (a excepción de PSM).

Para **garantizar el cumplimiento de los requisitos y la correcta preparación de la auditoría, se han hecho las siguientes actuaciones:**

- Revisión y actualización de la normativa interna vinculada al Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SST).
- Ejecución de una auditoría interna previa, con la posterior comunicación de los resultados a toda la organización.
- Planificación detallada tanto de la auditoría interna como de la auditoría de seguimiento por parte de la entidad certificadora.

Estas acciones han permitido consolidar el sistema, reforzar la cultura preventiva y asegurar la mejora continua en materia de seguridad y salud laboral. Los resultados se han presentado a la organización.

Identificación, evaluación de riesgos y acciones correctoras

La identificación de peligros, según el procedimiento P1010, y la evaluación de riesgos, según el P1008, son una actividad constante del SPRL con el objetivo de eliminar los riesgos para la salud y la seguridad siempre que sea posible o, al menos, controlarlos.

Con el fin de llevar a cabo la vigilancia de estos riesgos, el SPRL elabora un **Plan Anual de Actividades Preventivas (PAAP)** del Servicio de Prevención que, de manera coordinada con los respectivos responsables de las unidades de trabajo y la colaboración de los/as delegados/as de prevención, contempla un conjunto de actividades dirigidas a lograr el control efectivo del riesgo.

Para alcanzar este objetivo, y en base a los resultados obtenidos mediante la ejecución del PAAP, **cada unidad de trabajo lleva a cabo un Plan de Acción (PA)** que actúa operativamente aplicando las medidas preventivas y gestionando toda la formación e información necesaria para su personal.

Vigilancia de los riesgos laborales TB

TB - Tipo de actividades de actualización de las evaluaciones de riesgos	2025	2024
Centros de trabajo	6	23
Puestos de trabajo	8	12
Riesgos específicos de tareas/operaciones de trabajo peligrosas	-	32
Riesgos higiénicos	23	15
Riesgos ergonómicos	33	1
Riesgos psicosociales	1	1

A continuación se indican, como más significativas, las **actividades realizadas en la Dirección Red de Bus:**

- Estudio higiénico sobre la posible exposición a humos de combustión de motores diésel en el ámbito de MM.
- Estudio higiénico sobre la posible exposición a humos de combustión de motores diésel en el ámbito de almacén.

Finalmente, cabe señalar que el **nivel de cumplimiento del conjunto de actividades del PAAP de TB para este año 2025 ha sido del 99 % del total de las actividades planificadas (99 % en 2024).**

Vigilancia de los riesgos laborales de FMB

FMB - Tipo de actividades de actualización de las evaluaciones de riesgos	2025	2024
Centros de trabajo	36	34
Puestos de trabajo	65	53
Riesgos específicos de tareas/operaciones de trabajo peligrosas	13	13
Riesgos higiénicos	32	67
Riesgos ergonómicos	4	2
Riesgos psicosociales	8	8

A continuación se indican, como más significativas, **las actividades realizadas en la Dirección Red de Metro:**

- Diagnóstico y seguimiento de los riesgos derivados del humo diésel.
- Diagnóstico y seguimiento de los riesgos derivados de la exposición a la sílice cristalina.
- Seguimiento de la Directiva del Amianto D080.
- Completar el mapa de riesgos psicosociales de todo el personal de DXM y continuar con la evaluación de riesgos psicosociales del personal de Operación.

Por lo que respecta a la **vigilancia higiénica específica de los materiales con contenido de amianto (MCA),** se continúa llevando a cabo el programa de vigilancia y control de calidad de todos los procesos, dentro de las instalaciones de los centros y equipos de trabajo en los que se ha detectado la presencia de este material.

En la tabla se enumeran las **actividades más significativas dentro del plan de acción para la gestión de los MCA, en FMB.**

Programa de gestión del amianto en FMB

FMB - Acciones del plan de gestión	Actividades 2025	Actividades 2024
Gestión del plan de amianto	Aplicación práctica de la Directriz D080 y sus procedimientos de desarrollo:	Aplicación práctica de la Directriz D080 y sus procedimientos de desarrollo:
Actuaciones de empresas RERA sobre materiales MCA en FMB	Infraestructuras (n=92) Instalaciones fijas: (n= 7) Material Móvil: trenes históricos (n=72)	Infraestructuras: (n= 53) Instalaciones fijas: (n=0) Material Móvil Talleres Centrales, L1 y L3: (n= 239) Proyecto de desamiantado del edificio Zona Franca II: (n=39)
Vigilancia higiénica	Visitas de campo (n=207) Informes de control de calidad (n=242)	Muestras ambientales analizadas: (n=166)
Controles de calidad	Muestras ambientales (n=76)	Visitas de campo: (n=200). Informes de control de calidad: (n=331)

En 2025, FMB queda sin trenes con materiales MCA:

- Finaliza la retirada de la red de los trenes de las series 2.000, 3.000 y 4.000.
- Finalizado el desamiantado de las series 2.100/500 y de los Trenes Históricos.

Finalmente, cabe señalar que el **nivel de cumplimiento del conjunto de actividades del PAAP para este año 2025 ha sido del 94 % del total de las actividades planificadas, un 2 % más que el año anterior (92 % en 2024).**

Vigilancia de los riesgos laborales de PSM

PSM - Tipo de actividades de actualización de las evaluaciones de riesgos	2025	2024
Centros de trabajo	-	-
Puestos de trabajo	-	-
Riesgos específicos de tareas/operaciones de trabajo peligrosas	-	-
Riesgos higiénicos	2	1
Riesgos ergonómicos	1	1
Riesgos psicosociales	-	-

Cabe destacar que las actividades de revisión de las **evaluaciones de riesgos han estado motivadas por obras de mejora realizadas en las instalaciones.** Quedan pendientes de actualizar las evaluaciones de seguridad (espacios físicos), que se realizarán cuando finalicen por completo los trabajos, y la evaluación de riesgos psicosociales que, pese a los preparativos y campañas informativas llevados a cabo, no ha podido realizarse por falta de participación del personal.

Finalmente, cabe señalar que el **nivel de cumplimiento del conjunto de actividades del PAAP para este año 2025 ha sido del 91 % del total de las actividades planificadas (91 %, igual que en 2024).**



Servicios de salud en el trabajo

Se dispone de un **equipo constituido por 25 personas** entre personal sanitario, técnico y administrativo que **da cobertura a las cuatro disciplinas preventivas siguientes: seguridad en el trabajo, higiene industrial, ergonomía y psicosociología y medicina del trabajo.** Su organización está constituida por unos servicios centrales de apoyo a la gestión y de estudios especializados y tres centros de PRL de referencia (uno para TB y Corporativo y dos para FMB, uno de ellos también presta servicio a PSM). Las **funciones generales que desarrolla son las siguientes:**

- Proponer a la dirección el diseño del sistema de gestión de la seguridad y salud.
- Asistir técnicamente a las empresas en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo.
- Asesorar y ofrecer apoyo a la dirección de la empresa, a los trabajadores/as y a sus representantes legales, así como a los órganos de participación, en materia de seguridad y salud.
- Aportar información e impartir formación específica de su ámbito de actuación.
- Cualquier otra función que se determine en la legalidad vigente o en las normas convencionales de aplicación.

Participación de la plantilla, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo

La **participación del personal y de sus representantes legales se lleva a cabo a través del Comité de Seguridad y Salud**, según lo previsto en el P1070 «Procedimiento de seguridad y salud para la consulta y participación». Este Comité es paritario entre la representación de la dirección y del personal y se reúne con carácter ordinario cada mes.

El Comité dispone de un reglamento de funcionamiento propio (NOR0010 Normas de funcionamiento del CSS) y se formalizan actas firmadas con los temas tratados y el resultado de los mismos en términos de acuerdo o desacuerdo.

Las personas trabajadoras también participan a través de escritos mediante sus representantes legales o directamente a través de comunicados de riesgo percibido (P631), que pueden remitir, mediante un formulario telemático, directamente a su jefatura con copia al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (SPRL).

A continuación, se indican los **datos más significativos sobre los distintos mecanismos de participación en el sistema.**

	TB		FMB	
Sistema de participación	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Reuniones ordinarias del Comité de Seguridad y Salud	11	11	10	11
Reuniones extraordinarias del Comité de Seguridad y Salud	-	14	2	9
Visitas conjuntas del Comité de Seguridad y Salud	12	-	77	77
Escritos con respuesta a los Delegados de Prevención	3	1	190	216
Formularios de riesgo percibido con respuesta directa a la persona interesada	11	6	118	120
Comunicaciones informativas emitidas por el Servicio de Prevención	583	286	119	57



El Centro Médico TMB Salut

La puesta en funcionamiento de este centro médico a principios del año 2021 supuso una mejora significativa en la calidad asistencial y la comodidad del personal, al poder recibir directamente dentro de la empresa una cartera de servicios sanitarios que se ha ido poniendo a disposición del personal de forma gradual. Actualmente, la **actividad asistencial se está consolidando, disponiendo de los siguientes servicios:**

- Unidad especializada en la asistencia de lesiones por accidente de trabajo (no aplica a PSM, que dispone de mutua concertada).
- Diagnóstico por imagen.
- Fisioterapia y rehabilitación funcional.
- Unidad de gestión del absentismo laboral por contingencias comunes.
- Medicina del trabajo.
- Medicina asistencial con las especialidades de cirugía ortopédica y traumatología, medicina interna, psiquiatría y psicología.

Más allá de la asistencia sanitaria de las contingencias laborales, se dispone de un sistema de gestión de las contingencias comunes con el fin de colaborar con las personas trabajadoras y el sistema público de salud, con el objetivo común de reducir la duración de estos episodios facilitando diagnósticos y, si fuera posible, también tratamientos para una recuperación efectiva del trastorno de salud que ha motivado la incapacidad temporal.

La empresa **también dispone de un programa de asistencia social y sanitaria**, mediante el cual se desarrollan actividades como la atención a consultas de ámbito social, ayuda para dejar de fumar, atención a los trastornos de dependencia de sustancias psicoactivas o ludopatías.



Al mismo tiempo, también se desarrollan **actividades de promoción de la salud** dirigidas a reducir el riesgo de enfermedades prevalentes en nuestra sociedad. Entre ellas, pueden destacarse las siguientes:

- Promoción de hábitos dietéticos saludables y de pérdida de peso.
- Prevención de trastornos musculoesqueléticos. Taller de escuela de espalda y material audiovisual.
- Prevención de enfermedades mentales.
- Prevención del cáncer de colon y de próstata.
- Campañas de vacunación contra la gripe estacional.
- Programa de fisioterapia para personal en situación de alta.
- Mujer: vídeo y visitas personalizadas con nutricionista especializada en la etapa de la menopausia y talleres de suelo pélvico.

En **TB, estas campañas han contado con la participación de 2.041 personas en 2025,** lo que ha supuesto un incremento respecto al año anterior, a pesar de que se ha ampliado el catálogo de actividades. Se han administrado un total de 88 dosis de la vacuna de la gripe.

Asimismo, se han realizado talleres formativos teórico-prácticos para la prevención de trastornos musculoesqueléticos dirigidos a todo el personal y talleres de suelo pélvico dirigidos a las mujeres, en un formato muy reducido y personalizado, con una participación de 24 personas desde su puesta en marcha en septiembre del año en curso (4 meses en total).

En **FMB, estas campañas han contado con la participación de 1.138 personas en 2025**, lo que ha supuesto un incremento respecto al año anterior, a pesar de que se ha ampliado el catálogo de actividades. Se han administrado un total de 58 dosis de la vacuna de la gripe.

Se han realizado talleres formativos teórico-prácticos para la prevención de trastornos musculoesqueléticos dirigidos a todo el personal y talleres de suelo pélvico dirigidos a las mujeres, en un formato muy reducido y personalizado, con una participación de 71 personas desde su puesta en marcha en septiembre del año en curso (4 meses en total).

Al mismo tiempo, **se ha mantenido de manera coordinada con el Departamento de Salud de la Generalitat de Catalunya el Programa de vacunación frente a la gripe, el tétanos y la difteria.**

Además, en el marco del compromiso con la salud y el bienestar de las personas trabajadoras, este año se ha presentado al *Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo* (INSST) la memoria correspondiente a nuestro programa de promoción de la salud.

Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de las personas trabajadoras directamente vinculados con relaciones comerciales

Teniendo en cuenta las características específicas del servicio ofrecido por TMB, es imprescindible establecer un control operacional que permita eliminar los peligros o, si esto no es factible, reducir los riesgos para la seguridad y salud a niveles tan bajos como sea razonablemente viable para las diferentes áreas y actividades operacionales, con el fin de controlar la seguridad de las personas que utilizan, para su movilidad, nuestros servicios de transporte de viajeros.



Proyecto Empresa Saludable

Este proyecto **se enmarca en el Plan Estratégico de la empresa,** concretamente con el número P033, y tiene como objetivo seguir desarrollando y adaptando el concepto a la realidad actual, teniendo en cuenta que desde la década de 1990 ya se llevan a cabo actividades orientadas a mejorar la motivación, el compromiso y la productividad del personal mediante la mejora de su salud emocional y física.

En concreto, y con esta voluntad de seguir avanzando, este año pueden **destacarse las acciones siguientes:**

- Diferentes acciones de comunicación para la promoción de la salud.
- Revisión y actualización de las intervenciones de promoción de la salud dirigidas al riesgo cardiovascular, el tabaquismo, el dolor de espalda, la obesidad y el cáncer de próstata.
- Consolidación del taller de nutrición saludable y del taller de espalda saludable.
- Desarrollo de nuevos programas de promoción de la salud orientados a la salud integral de la mujer.

Al mismo tiempo, se ha mantenido, de manera coordinada con el Departament de Salut de la Generalitat de Catalunya, el Programa de vacunación frente a la gripe, el tétanos y la difteria.

Además, en el marco del compromiso con la salud y el bienestar de las personas trabajadoras, este año se ha presentado al *Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo* (INSST) la memoria correspondiente al programa de promoción de la salud.

El objetivo es **obtener el reconocimiento como empresa saludable y sostenible en promoción de la salud, poniendo en valor las acciones desarrolladas para fomentar hábitos saludables y prevenir riesgos asociados a la salud.**

Este paso refuerza nuestra estrategia de mejora continua y la voluntad de alinearnos con los estándares más exigentes en materia de seguridad, salud y bienestar laboral.

Auditoría legal sistema gestión prevención

Este año se ha realizado **en FMB la auditoría legal del sistema de gestión de la prevención, con resultado favorable**. Destacamos como puntos fuertes la gestión realizada por el Servicio de Prevención Propio Mancomunado y su implantación en la empresa.

Servicio de Atención a las Personas

El Servicio de Atención a las Personas, creado en junio de 2024, es un espacio específico dentro del ámbito de Recursos Humanos destinado a atender situaciones relacionales y emocionales que pueden surgir en el entorno laboral. Tiene como **objetivo promover el bienestar psicosocial de las personas trabajadoras, ofreciendo asesoramiento, mediación y herramientas de apoyo ante dificultades como conflictos, problemas de relación, desmotivación o malestar, tanto a escala individual como grupal.** Durante 2025 ha consolidado su actividad. A pesar de la limitada difusión interna, el servicio ha experimentado un crecimiento continuo, reflejado en los datos registrados a 31/12/2025.

En septiembre, se ha incorporado una persona técnica en Igualdad y Diversidad, que actúa como referente en estas materias para toda la organización. Esta incorporación da cumplimiento a las medidas previstas tanto en los Planes de Igualdad de Metro y Bus como en los planes LGTBIQ+, reforzando el compromiso de TMB con la igualdad de oportunidades, la diversidad y la inclusión.

Total de casos atendidos		Personas afectadas	Tipología	Personas afectadas	
43	15 Metro	75	15 Grupales	Mujeres	Hombres
	6 TB			15	32
	20 Corporativo		28 Individual	18	10
	2 PSM				

Trabajo social

En las siguientes tablas se especifica la **tipología de atención social y el número de casos atendidos:**

Tipología de la prestación social	TB		FMB		PSM	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Trastornos de salud por problemas de adicción	20	26	13	15	-	-
Atención y seguimiento de IT por motivos sociales	13	15	21	27	-	2
Recomendación de horarios excepcionales	48	35	25	30	-	-
Apoyo en situaciones de violencia	5	7	6	6	-	-
Asesoramiento y seguimiento en gestiones y recursos internos y externos en situaciones de dependencia	215	209	174	214	3	4

Cobertura del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo

El alcance de cobertura del sistema comprende la totalidad del personal propio y externo que desarrolla funciones profesionales dentro de las instalaciones de las empresas.

	2025		2024	
	Propios	Externos	Propios	Externos
Trabajadores bajo el alcance del sistema de seguridad y salud	9.021 (100%)	11.564 (100%)	8.895 (100%)	10.800 (100%)
Trabajadores bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetos a una auditoría interna	9.021 (100%)	11.564 (100%)	8.895 (100%)	10.800 (100%)
Trabajadores bajo el alcance del sistema de seguridad y salud sujetos a una auditoría externa o de certificación	9.021 (100%)	11.564 (100%)	8.895 (100%)	10.800 (100%)

6.4.2. Accidentalidad laboral

Lesiones por accidente laboral

Ámbito Bus

La **frecuencia de lesiones por accidente de trabajo en este año 2025 es del 28,71 %**, que corresponde al número de personas lesionadas por cada millón de horas trabajadas. En 2024 fue del 29,30 %.

Por lo que respecta a los **accidentes calificados como graves, se han producido 3 accidentes**, frente a los 2 accidentes graves del año 2024.

TB - Gravedad de las lesiones			2025		2024
	Mujeres	Hombres	Total	Tasa	Total
Mortales	-	-	-	-	-
Graves	1	2	3	1,45%	2
Leves y muy leves	32	172	204	98,55%	211
Total	33	174	207	100%	213

En referencia a la **gravedad de las lesiones provocadas por los accidentes de trabajo del personal externo que trabaja en las dependencias e instalaciones de TB,** el número de sucesos es el siguiente:

TB - Gravedad de las lesiones provocadas por los accidentes de trabajo	2025	2024
Sin baja	6	10
Con baja - leves	6	13
Con baja - graves	-	-
Mortales	-	-

Ámbito Metro

La **frecuencia de lesiones por accidente de trabajo en este año 2025 es del 31,87 %**, que corresponde al número de personas lesionadas por cada millón de horas trabajadas. En 2024 fue de 30,81.

Por lo que respecta a la gravedad, se han producido **4 accidentes graves**, frente a los 2 accidentes graves del año 2024.

FMB - Gravedad de las lesiones			2025		2024	
	Mujeres	Hombres	Total	Tasa	Total	Taxa
Mortales	-	-	-	-	-	-
Graves	2	2	2,50%	-	2	1,20%
Leves y muy leves	59	97	97,50%	54	109	98,80%
Total	61	99	100%	54	111	100%

En referencia al **grado de las lesiones provocadas por los accidentes de trabajo del personal externo que trabaja en las dependencias e instalaciones de FMB,** el número de sucesos es el siguiente:

FMB - Gravedad de las lesiones provocadas por los accidentes de trabajo	2025	2024
Sin baja	20	21
Con baja - leves	22	17
Con baja - graves	-	-
Mortales	-	-

Dolencias y enfermedades laborales

En 2024 no se notificó ningún caso de enfermedad profesional. Durante 2025 se **notificó una enfermedad profesional** a un mecánico de reparación de Trucks (FMB).

Ni en el ejercicio 2024 ni en 2025 se ha notificado ningún nuevo caso de lipoatrofia semicircular.



Vigilancia de la salud y enfermedades profesionales

La vigilancia individual de la salud frente a la posible exposición a los riesgos en el puesto de trabajo se ha realizado según la planificación prevista. Este año se ha incluido un **nuevo protocolo específico de Vigilancia de la Salud, derivado del estudio de la exposición a humos diésel en TB.**

Los **datos más significativos de 2025 y 2024 de esta actividad preventiva** pueden consultarse en las tablas que se presentan a continuación:

Actividad planificada de la vigilancia individual de la salud	TB		FMB		PSM	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
No obligatoria	218	91	231	87	-	-
Obligatoria	2.387	2.774	2.195	2.032	2	2
Específica por posible exposición al amianto	44	46	778	730	-	-

Tipos de actividades de actualización de las evaluaciones de riesgos	TB		FMB		PSM	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Cambio de funciones y riesgos	33	2	49	33	3	3
Iniciales	229	341	118	144	-	-
Reingresos en la empresa	330	115	161	137	-	-
Retorno al trabajo tras una incapacidad temporal	221	183	130	121	2	2

6.5. Personas de la cadena de valor

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

De acuerdo con el proceso de DMA descrito en el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad, las personas de la cadena de valor se mantienen como asunto no material, en coherencia con el resultado obtenido en 2024. En este marco, se han identificado los siguientes IRO no materiales:

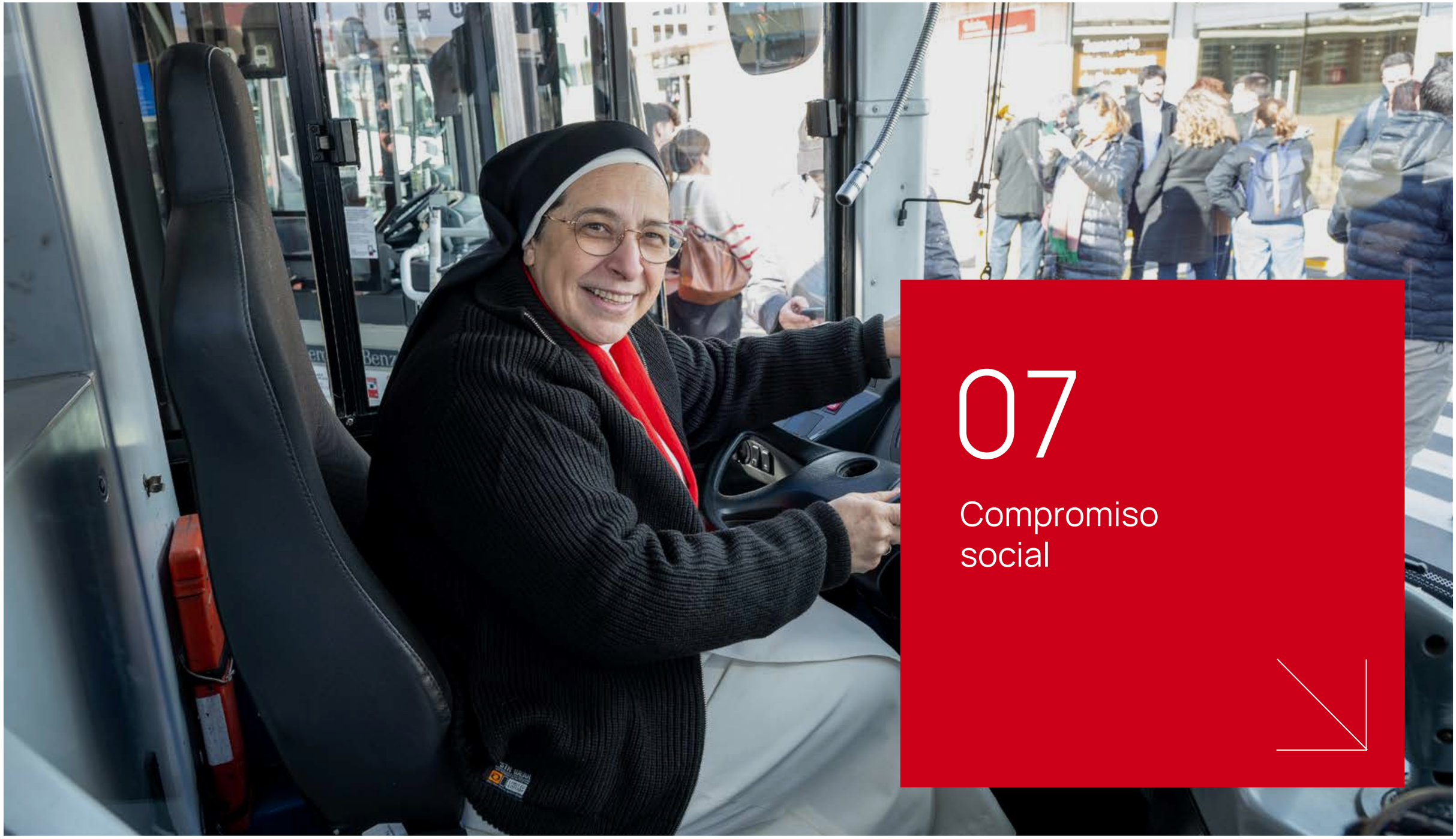
- **Impacto positivo:** generación de empleo de calidad mediante la contratación de personal cualificado con condiciones de trabajo dignas.
- **Riesgo:** afectación negativa a la actividad de TMB como consecuencia del absentismo de los trabajadores de la cadena de valor.

La actividad de TMB se desarrolla principalmente en un entorno regulatorio y territorial con estándares laborales consolidados, y la mayor parte de los servicios esenciales se prestan bajo marcos contractuales y requisitos normativos que limitan la probabilidad y la gravedad de impactos relevantes sobre las personas trabajadoras de la cadena de valor. En consecuencia, este aspecto se ha evaluado como no relevante en términos de gravedad y probabilidad de impacto, y no se han definido políticas, acciones ni objetivos específicos vinculados a ESRS S2 en el periodo reportado, ni se prevé desplegarlos durante el próximo ejercicio.

Adicionalmente, cabe tener en cuenta que la totalidad del personal que desarrolla funciones profesionales en las instalaciones de TMB, tanto propio como externo, se encuentra bajo el alcance del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (véase subapartado 6.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral).

El sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo incorpora mecanismos de registro y seguimiento de los accidentes de trabajo y de la gravedad de las lesiones asociadas. Esta información, referida al personal externo, se detalla en el subapartado 6.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral.





07

Compromiso social

Compromiso social

Requisito de divulgación relacionado con NEIS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar incidencias de importancia relativa, riesgos y oportunidades

De acuerdo con el proceso de DMA descrito en el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad, las personas de la cadena de valor se mantienen como asunto no material, en coherencia con el resultado obtenido en 2024. En este marco, se han identificado los siguientes IRO no materiales:

- **Impacto positivo:** mejora de la congestión y de la seguridad vial en el AMB gracias al fomento del uso del transporte público.
- **Impacto positivo:** mejora de la salud de la ciudadanía como resultado de la reducción de la contaminación atmosférica asociada al uso del transporte público.
- **Riesgo:** quejas y reclamaciones externas derivadas del ruido y las vibraciones ocasionadas por la actividad de TMB.

La actividad de TMB se desarrolla principalmente en entornos urbanos consolidados y en coordinación con las administraciones públicas competentes, bajo marcos regulatorios y de planificación territorial establecidos. Las posibles afectaciones a comunidades locales son, en general, de carácter puntual y limitado, y se gestionan mediante los mecanismos operativos y de coordinación institucional habituales. En consecuencia, este aspecto se ha evaluado como no relevante en términos de gravedad y probabilidad del impacto, y no se han definido políticas, acciones ni objetivos específicos vinculados a NEIS S3 en el periodo reportado, ni se prevé desplegarlos durante el próximo ejercicio.

No obstante, a continuación se detallan las principales actuaciones que se llevan a cabo en relación con estos impactos y riesgos identificados, en el marco de la gestión ordinaria de la actividad y del compromiso de la organización con el entorno y la ciudadanía.

7.1. Plan de responsabilidad social - Agenda 2030

Durante el año 2025 y desde la perspectiva de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC), se ha **continuado reforzando el compromiso de integrar de manera transversal los criterios ambientales, sociales y de buen gobierno (ASG) en la organización.**

Este enfoque pretende consolidar una gestión orientada al desarrollo sostenible, equitativo y alineado con las crecientes necesidades de la sociedad.

Así, se han revisado los indicadores clave de la compañía vinculados a los aspectos ASG, con el objetivo de adaptarlos a las últimas tendencias y marcos regulatorios internacionales en materia de sostenibilidad. En este sentido, se ha prestado especial atención a los requisitos establecidos por la Directiva de Sostenibilidad Corporativa (CSRD) y a los indicadores vinculados con el modelo adoptado por la ciudad de Barcelona.

Esta tarea constituye un paso esencial para garantizar que el **Plan de Responsabilidad Social y Sostenibilidad 2030** esté plenamente alineado con las nuevas exigencias normativas y con las últimas prácticas y tendencias, con la finalidad, en última instancia, de generar valor compartido.



7.1.1. Contribución a la sociedad

Impacto económico, social y ambiental de TMB

Transports Metropolitans de Barcelona y el CENIT, Centro de Innovación del Transporte, entidad vinculada a la Generalitat de Catalunya y a la UPC, han actualizado y presentado un estudio sobre el valor social de TMB, en el que han calculado el impacto económico, social y medioambiental que la actividad de esta empresa tiene para la sociedad. El estudio se ha realizado durante el ejercicio 2025 con datos de 2024.

El estudio cuantifica, mediante una metodología armonizada y reproducible en el tiempo, el **valor económico, social y medioambiental que genera el servicio de transporte público de Barcelona y su área metropolitana.**

El valor social total generado por **TMB** en el año 2024 se estima en **4.445,5 millones de euros.**

Este nuevo ejercicio actualiza y amplía el primer estudio de impacto global presentado en el año 2021 y proporciona una visión renovada y más precisa del retorno que la movilidad pública aporta al territorio. Los resultados confirman que TMB es una infraestructura esencial para la sostenibilidad urbana, la equidad social, la salud ambiental y la competitividad metropolitana, contribuyendo de manera decisiva a la cohesión social y al funcionamiento eficiente de la ciudad.

Según el análisis realizado por CENIT, el **valor social total generado por TMB en el año 2024 se estima en 4.445,5 millones de euros**, resultado de la combinación del impacto económico directo, indirecto e inducido, y de los beneficios sociales y ambientales asociados al funcionamiento del metro y los autobuses. Este valor implica que **por cada euro gestionado por TMB, la sociedad recibe 3,4 euros de retorno.**

Impacto económico

El proyecto del Estudio del Impacto Social cuantifica que la **actividad de TMB genera 2.531,5 millones de euros anuales,** procedentes del impacto directo, indirecto e inducido derivado de la operación del servicio y del consumo vinculado. En términos de empleo, **TMB contribuye a 32.000 puestos de trabajo, de los cuales 30.653 se encuentran en Cataluña (0,84 % del empleo total catalán).**

A escala metropolitana, TMB representa 1.778,4 millones de euros, el 1,02 % del PIB del AMB, y genera 25.077 puestos de trabajo (1,32 % del empleo metropolitano). Estas magnitudes posicionan a TMB como una de las organizaciones públicas con mayor capacidad de tracción económica del territorio.

Impacto medioambiental y social: ¿qué pasaría si TMB no existiera?

El impacto social recoge el beneficio que la empresa aporta a las personas usuarias, a la sociedad en general y al medio ambiente, midiendo los ahorros en contaminación, enfermedades relacionadas con la calidad del aire, la reducción de accidentes o del tiempo de desplazamiento que se consigue gracias a la movilidad en metro y autobús. Para realizar este cálculo se ha utilizado la metodología que se aplica habitualmente en el ámbito del transporte, basada en la **hipótesis de sustitución modal**: se lleva a cabo una reasignación teórica de los modos de transporte que se utilizarían si TMB no prestara servicio, es decir, si no existieran las redes de metro y autobús de este operador. Así, se ha definido un escenario de sustitución de la movilidad de TMB por otros medios de transporte: una cuarta parte de los viajeros de metro y autobús se desplazarían a pie o en bicicleta, un 67 % lo harían en coche o motocicleta y el 7 % restante en otros modos, como otros autobuses, tren o tranvía.

Con este escenario, se ha concluido que **la actividad y el servicio prestado por TMB representan anualmente un ahorro en externalidades de 1.914 millones de euros, reduciendo 288.700 toneladas de CO2, ahorrando 180,20 millones de horas de desplazamiento y mejorando significativamente la calidad del aire y reduciendo el ruido.**

7.2. Fundación TMB

7.2.1. Proyectos sociales

Desde este ámbito se **promueve la cultura de la cooperación y la solidaridad mediante actuaciones dirigidas a la plantilla y se propician colaboraciones con los colectivos más vulnerables y con el tercer sector de acción social,** materializando el compromiso de TMB con el desarrollo equitativo de la sociedad. Durante 2025, las principales actuaciones llevadas a cabo son:

Proyectos sociales 2025



Servicios solidarios de Bus: se han realizado 39 servicios, con la colaboración de 24 profesionales voluntarios diferentes, que han dedicado 130 horas y han beneficiado a 975 personas de colectivos en riesgo de exclusión social (36 servicios, 20 profesionales voluntarios, 113 horas y 1.072 personas en 2024). Cabe destacar la valoración positiva de esta actividad tanto por parte de las entidades, que subrayan el trato humano de las personas que la hacen posible, como por parte del voluntariado de TMB, que afirma sentirse orgulloso de su empresa.

Colaboraciones en difusión: un total de 68 colaboraciones para dar a conocer iniciativas, eventos y campañas de entidades del tercer sector social mediante canales de comunicación propios (85 colaboraciones y 82 entidades beneficiarias en 2024).

Elige tu causa y Muévete 2025: 15.ª edición, con el cáncer infantil y juvenil como causa solidaria más votada y AFANOC como entidad de referencia. Así, bajo el lema «Muévete por el cáncer infantil y acompáñanos», se han llevado a cabo las siguientes actividades:



- 10 de noviembre, en el vestíbulo de la estación de Diagonal (L5), acto de presentación de la iniciativa y actuación musical del grupo Xiula, que interpretó una canción dedicada especialmente a la causa, con el testimonio de una familia afectada.
- Del 10 de noviembre al 31 de diciembre, campaña divulgativa en la intranet, opis digitales, redes sociales y web de TMB.
- 16 de diciembre, en el vestíbulo de la estación de Badalona Pompeu Fabra (L2), actividad especial para los niños y niñas de la escuela Salesians de Badalona, con un cuentacuentos titulado «El gran llibre dels xuclis», a cargo de AFANOC.

7.2.2. Proyectos culturales

TMB ha **impulsado diversas iniciativas culturales durante 2025,** reforzando su colaboración con instituciones culturales y ofreciendo actividades que enriquecen la experiencia de viaje en la red de Metro y Bus, así como impulsando acciones y actividades vinculadas al Centenario del Metro.

Entre las acciones destacadas de 2025, cabe señalar:



Convenios de colaboración: prórroga de los acuerdos con L'Auditori de Barcelona, el Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA), el Gran Teatre del Liceu y el Palau de la Música Catalana, y formalización de un nuevo convenio con la Fundació Joan Miró, vinculado al 50.º aniversario del museo y al Centenario del Metro.



Concurso de Relatos Cortos de TMB: revisión de los objetivos, colaboradores y estrategia para potenciar el público de centros escolares y promover la lectura y la escritura entre la población joven, situando el acto de entrega de premios de la 18.ª edición en abril de 2025 y poniendo en marcha la prueba del nuevo entorno web que alojará la 19.ª edición prevista para abril de 2026.



Festival Subtravelling BCN – Seoul Short Film Fest: celebración de la 15.ª edición bajo el lema «Déjalos sin palabras», en referencia al cine mudo de los años 20, con un total de 70 cortometrajes recibidos y la puesta en marcha de un nuevo entorno web para la gestión del proyecto, en colaboración con el Seoul Metro International Subway Film Festival (SMIFF).



Colaboraciones con promotores culturales: participación en la Nit dels Museus 2025 con la exposición «Maria Canals, un concurs amb ànima» en el Espai Mercè Sala, y en el Festival Dansa Metropolitana con el espectáculo «Un attimo» en el vestíbulo de la estación de Universitat (L2). En el marco del 70.º aniversario del Concurs Internacional Maria Canals, se ha programado una muestra retrospectiva en el Espai Mercè Sala y se ha instalado un piano de pared en el vestíbulo de Diagonal (L5) como instrumento abierto a la ciudadanía.



Música en el metro: incorporación de diez nuevos puntos, hasta alcanzar un total de 50 espacios para que los músicos y músicas de la Associació de Músics de Carrer (AMUC) puedan interpretar sus repertorios y contribuir a una experiencia de viaje más agradable. Durante 2025 también se ha renovado la imagen de los puntos y se ha elaborado un nuevo protocolo de gestión de incidencias, que se difundirá internamente entre los Mandos intermedios de FMB durante el primer trimestre de 2026.



Exposiciones en el Espai Mercè Sala: programación de las muestras «Maria Canals, un concurs amb ànima», «La petita història del metro» —exhibida en dos fases durante 2025— y «Cent anys de metro, un viatge immersiu», una exposición de realidad virtual que explica la historia del metro de Barcelona a través de imágenes inmersivas, música y sonido, en el marco del Centenario del Metro.

.

7.2.3. TMB Educa

TMB Educa tiene la **misión de diseñar y llevar a cabo un conjunto de acciones orientadas a contribuir a la construcción de un modelo educativo que incorpore los valores de la movilidad sostenible, segura y equitativa, mediante el despliegue de diferentes programas de actuación** (talleres de movilidad y acciones formativas destinadas a diversos colectivos: escolares, universitarios y personas mayores).

Durante 2025, se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:



Visitas educativas en las instalaciones de TMB: se han hecho un total de 243 visitas durante el curso académico 2024-2025, con la participación de 4.843 visitantes (189 visitas y 4.584 participantes durante el curso 2023- 2024). Además, durante el primer trimestre del curso 2025-2026 se han hecho 82 visitas con la asistencia de un total de 1.665 visitantes (62 visitas en el mismo periodo de 2024).



Talleres “TMB se mueve por la educación”: tienen como objetivo prevenir el abandono prematuro de los estudios entre chicos y chicas que cursan 3.º y 4.º de ESO, mediante el conocimiento de TMB y de los diferentes perfiles profesionales que tienen cabida. En 2025 han participado 28 alumnos, que han podido interactuar con diferentes profesionales que trabajan en la compañía (41 alumnos participantes en 2024).



Incorporación de una nueva visita virtual: «Els més petits visiten l’estació», concebida como complemento en el aula de la visita presencial o como recurso adecuado para conocer la red de Metro a distancia.



Otras actividades: se han llevado a cabo algunas acciones especiales coincidiendo con fechas señaladas y eventos de ciudad, entre las que destacan la presentación, el 10 de enero de 2025, del cuento «La Petita Història del Metro», publicación editada en el marco de las celebraciones del Centenario del Metro de Barcelona con el objetivo de acercar la historia del metro a los más pequeños; así como la teatralización, el 21 de junio de 2025, del cuento infantil «La Petita Història del Bus» durante la jornada de exhibición de vehículos clásicos en la avenida de Maria Cristina.

7.2.4. Patrimonio histórico

Fundamentado en la **custodia y la promoción del fondo patrimonial de TMB, este ámbito se encarga de velar por la conservación de vehículos antiguos, documentación, edificios históricos, objetos y materiales catalogados que son testimonio de la historia del transporte público de Barcelona y su área metropolitana.**

Durante 2025, se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- **Participación de autobuses históricos en diferentes eventos:** los vehículos históricos han estado presentes en diversos actos de ciudad, como la Cabalgata de Reyes, la fiesta mayor del barrio de Horta y las fiestas de la Mercè; y en eventos organizados por terceras entidades, como el Retro Bus de Caldes, los Busos Clàssics de Montcada, la Exposición de Vehículos Clásicos de Vilapicina – Torre Llobeta, el programa de RAC1, el Festival Grec, los Premios Gaudí, entre otros.

- **Exposición de Autobuses Clásicos de Barcelona:** evento organizado conjuntamente por TMB, la Fundació TMB, Sagalés y la Associació per a la Recuperació i Conservació d'Autobusos (ARCA), celebrado los días 21 y 22 de junio de 2025, en el que se han mostrado diez autobuses históricos y siete autobuses de nueva generación.

- **Digitalización del archivo fotográfico:** continúa la publicación de imágenes en VIDEOMA, el software de gestión de contenidos multimedia de TMB. En 2025 se han digitalizado y documentado 22.620 imágenes históricas, de modo que, al finalizar el año, el archivo fotográfico digital suma 64.620 imágenes. Este año se está trabajando en la documentación de la colección de imágenes de Relaciones Públicas de los años 1987 a 2000.

- **Creación de la Biblioteca de Patrimonio Histórico:** se ha iniciado la indexación de libros, revistas y documentos del archivo de Patrimonio Histórico, que hasta la fecha ya alcanza los 828 registros.

- **Coordinación y desarrollo del programa de actividades de celebración del Centenario del Metro.**





7.3. Derechos humanos

Requisito de divulgación S1-17 – Incidentes, quejas e impactos graves en derechos humanos

En cuanto a los acuerdos y contratos de inversión y operaciones significativos con cláusulas sobre derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos, TMB opera dentro del ámbito del área metropolitana de Barcelona, donde no existen riesgos significativos de vulneración de derechos humanos fundamentales, ni para su personal ni para su clientela. Por este motivo, durante el año no se han realizado acuerdos de inversión que incluyan cláusulas específicas de derechos humanos.

No obstante, **todos los pliegos de condiciones particulares de TMB incorporan un apartado específico de obligaciones generales en materia ambiental y también social** que especifica la obligación por parte del proveedor de conocer y comprometerse a cumplir: la normativa ambiental vigente, la política ambiental de TMB y los procedimientos de aplicación, así como las disposiciones vigentes en materia de relaciones laborales, seguridad social y prevención de riesgos laborales.

Cabe señalar también que **TMB forma parte desde 2019 del Grupo de compra pública socialmente responsable (GCPSR)**, una entidad formada por diversas instituciones públicas de Cataluña, universidades y organizaciones de la sociedad civil que promueven la Justicia Global y el respeto de los derechos humanos en la cadena de suministro de bienes y servicios. La administración pública tiene la obligación de garantizar los derechos humanos a lo largo del ciclo de vida de los productos que compra y, especialmente, en las primeras fases de la cadena (extracción de materias primas, producción, fabricación), donde se producen la mayor parte de las vulneraciones de derechos (laborales, sociales y ambientales).

A nivel corporativo se han realizado, a través de aulas virtuales y al afectar prácticamente a la totalidad de la plantilla, acciones relacionadas con la difusión y sensibilización sobre el conocimiento del Código Ético-Compliance-conflicto de interés, Protección de Datos y otras formaciones de carácter legal y normativo.



Acciones formativas con contenido de derechos humanos:

Acción formativa	Número de asistencias	Cursos	Horas/ cursos	Total horas realizadas
E2500013 espec. contratación pública	1	1	750	750
E2500050 experto/a en contratación pública	1	1	375	375
E2500036 protección de datos y seguridad	1	1	350	350
E2500010 espec. gestión del riesgo	4	1	60	240
E2500011 gestión cont del negocio	4	1	60	240
Acoso sexual y LGTBI (comisión)	38	2	24	456
Compliance 2025-reciclaje	356	2	2	356
LOPD	76	1	2	182
E2500017 contratación pública	2	2	260	260
E2500043 IA aplic contrat pública	2	1	60	120
Igualdad y no discrimin hacia lgtbi	18	2	16	144
E2500052 c s u texto ref ley est bas	1	1	100	100
Nuevo reglamento comisión igualdad	12	1	7	84
E2500038 contr pública casos	1	1	80	80
Protección datos	100	2	3	150
E2500035 mod práct contr públ	1	1	72	72
Asesoría jurídica (aci)	65	1	1	69
Acoso y sensibilización	12	1	3	36
Resoluc conflic-no discriminc(sta colom)	9	1	3	27
Taller formación sobre la ley 2/2023	14	2	4	28
Compliance c.a.+ n1	39	2	2	39
Sesión sensibilización D&I LGTBI online	13	2	3	20
E2500014 registro retributivo	2	2	16	16
E2500020 resoluc tribunales contratación	1	1	8	8
E2500031 protecc y uso prop intelectual	1	1	6	6
E2500047 proced sancionador m tribut	1	1	6	6
E2500056 contratos ii. extinc contr	5	1	1	5
E2500022 IA aplicada contrat pública	1	1	3	3
Prevención violencias sexuales (mossos esquad)	52	1	3	156
Prevención acoso psic-sex-género	42	1	2	84
Protección de datos a los cons	18	1	2	36
E2500004 especializ jurídica y pericial	1	1	60	60
E2500009 ergonom pers género	1	1	50	50
E2500018 mapa riesgos contr públ	1	1	8	8
E2500021 contrato patrocinio ámbito públ	1	1	8	8
E2500028 c. superior agente igualdad	1	1	225	225
E2500030 funciones tribunal de cuentas	1	1	8	8
TOTAL	899	46		4.856

En materia de Derechos Humanos, se ha realizado una formación dirigida a las personas que trabajan en los ámbitos de Seguridad e Intervención–Control del Fraude, así como a los vigilantes de empresas externas, para evitar la discriminación (incluyendo contenidos sobre identidad de género, orientación sexual, religión, discapacidad, origen étnico e ideología):

	TB			FMB		
	Plantilla	Formados en DDHH	%	Plantilla	Formados en DDHH	%
Unidad de Seguridad	12	2	16,70%	26	15	57,70%
Seguridad y Control del Fraude	-	-	-	95	86	90,50%
TOTAL	12	2	16,70%	121	101	83,50%



08

Protección del medio ambiente

8.1. Prevención de riesgos ambientales

El 16 de octubre de 2019 se publicó la orden ministerial TEC/1023/2019 en la que se establece la fecha a partir de la cual será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria para las actividades clasificadas como de nivel de prioridad 3 por la ley. FMB y TB no están incluidos dentro de este nivel, por lo que no están obligados a establecer dicha garantía. No obstante, en la **póliza de responsabilidad civil de las sociedades se incluye una cobertura por contaminación accidental** con un límite de indemnización por siniestro y año de 61.200.000 € (1.200.000 € para la empresa TB y 60.000.000 € para la empresa Metro).

De acuerdo con la Ley 7/2022, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, y con el Real Decreto 208/2022, que desarrolla las garantías financieras en materia de residuos, TMB está obligada a disponer de una garantía financiera y de un seguro de responsabilidad civil que cubran estos riesgos medioambientales. Esta garantía se instrumenta mediante un seguro de responsabilidad medioambiental y, desde enero de 2024, se dispone de una póliza con un límite de indemnización de 3.000.000 euros, que cubre las reclamaciones derivadas de la normativa medioambiental y los supuestos de contaminación, incluida la posible exigencia de reparación del daño medioambiental causado por la actividad profesional y, cuando proceda, la limpieza de la contaminación generada. Asimismo, este seguro incorpora la garantía de responsabilidad civil de TMB como productor de residuos.

Durante los ejercicios 2024 y 2025 **no se ha registrado ninguna sanción ni multa por incumplimiento de la normativa ambiental.**



8.2. Taxonomía

Comunicaciones conforme con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento de Taxonomía)

Taxonomía TB

En el marco del Reglamento (UE) 2020/852, de 18 de junio, sobre la facilitación de inversiones sostenibles (Taxonomía Verde), así como del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, de 4 de junio, del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178, de 6 de julio, y del Acto Delegado 2023/2486, la actividad económica desarrollada por TB se integra dentro de la actividad 6.3 Transporte urbano y suburbano de pasajeros por carretera.

De acuerdo con los criterios del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 y con la actualización introducida por el Acto Delegado 2023/2486, la actividad de TB contribuye sustancialmente al objetivo de mitigación del cambio climático en función de la tipología de vehículos de la flota. Con la adaptación al nuevo marco normativo, solo se consideran vehículos de cero emisiones.

La actividad de TB es elegible y se encuentra parcialmente alineada con la Taxonomía europea, por lo que se clasifica como actividad de transición.

En relación con el objetivo de transición hacia una economía circular, TB aplica procesos de reutilización, reciclaje y valorización energética de los residuos generados (véase apartado 8.7. Uso de recursos y economía circular), siempre a través de transportistas y gestores autorizados.

Por lo que respecta a los criterios de prevención y control de la contaminación, los pliegos de licitación de neumáticos incorporan los requisitos de etiquetado establecidos en el Reglamento (UE) 2020/740. Las adquisiciones se limitan a neumáticos con clasificación A, B, C o D en ahorro de combustible y adherencia en mojado, y se añade la valoración del ruido de rodadura (en dB y en ondas).

Según el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, los objetivos de uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, así como de protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas, no son aplicables a esta actividad.

A continuación, se presentan las tablas relativas a Taxonomía (volumen de negocio, CapEx y OpEx). La leyenda utilizada es la siguiente:

CÓDIGO	SIGNIFICADO
S	Sí: actividad elegible según la Taxonomía y ajustada a la Taxonomía en relación con el objetivo medioambiental correspondiente.
N	No: actividad elegible según la Taxonomía, pero no ajustada a la Taxonomía en relación con el objetivo medioambiental correspondiente.
N/EL	No elegible: actividad no elegible según la Taxonomía para el objetivo medioambiental correspondiente.
EL	Actividad elegible según la Taxonomía para el objetivo correspondiente.
CCM	Mitigación del Cambio Climático.
CCA	Adaptación al Cambio Climático.
WTR	Recursos Hídricos y Marinos.
CE	Economía circular.
PPC	Prevención y control de la contaminación.
BIO	Biodiversidad y ecosistemas.
F	Actividad facilitadora.
T	Actividad de transición.

Resultados del volumen de negocio (ingresos)

Dado que el transporte en autobús incorpora diversas fuentes de energía, es necesario clasificar los ingresos según el tipo de vehículo y sus emisiones de CO_2. Los ingresos se consideran medioambientalmente sostenibles en proporción a los kilómetros útiles recorridos por vehículos de emisiones cero.

Se han incluido en el volumen de negocio:

- **Ingresos antes de descuentos, comisiones y rápeles.**
- **Ingresos accesorios sostenibles:** Servicios Especiales (incluidas líneas lanzadera y servicios a la ATM), cooperación exterior, intervención, ventas de chatarra y servicios a administraciones públicas.
- **Subvenciones vinculadas a la actividad:** Tarjeta Rosa, subvenciones de líneas, proyectos y compensación por bonificaciones de títulos de transporte.

La determinación de la parte sostenible se realiza mediante el reparto de ingresos por km útiles, diferenciados por tipología de vehículo y tipo de combustible.

Proporción del volumen de negocios/Volumen de negocios total

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.3	21,03%	100%
CCA	0%	0%
WTR	N/A	N/A
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)	2025			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Actividades económicas	Códigos actividad	Volumen de negocios	Proporción del volumen de negocios, año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción del Volumen de negocio que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Transporte urbano y suburbano de pasajeros por carretera	MMC 6.3	miles de €	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Actividad 1	MMC 6.3	240.015	**100,00%**	S						S	S	S	S	S	S	S	%		
Volumen de negocio de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		50.471	**21,03%**	**100,00%**						**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**12,51%**		
De las cuales : facilitadoras			**%**	%	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S	%	F	
De las cuales : de transición		50.471	**21,03%**	%						S	S	S	S	S	S	S	**12,51%**		T
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																			
				EL;N/EL	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**										
Actividad 1	MMC 6.3		**%**	EL	EL			EL									%		
Volumen de negocio de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		189.544	**78,97%**	%	%	%	%	%	%								**87,49%**		
A. Volumen de negocio de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		240.015	**100,00%**	%	%	%	%	%	%										
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
Volumen de negocio de actividades no elegibles según la taxonomía		0	**0,00%**																
TOTAL		240.015	**100,00%**																

Resultados de las inversiones en inmovilizado (CapEx)

Considerando que la actividad principal de TB es el transporte de viajeros en autobús, el reparto de las inversiones se ha efectuado según:

- La tipología de vehículo, cuando la inversión es directamente identificable.
- Los km totales por tipo de vehículo y la inversión por km, cuando la inversión no es atribuible a un vehículo concreto.

Solo se han incluido las inversiones vinculadas a la actividad principal de la empresa. Por tanto, se han excluido las inversiones del Centro Médico del año 2025.

Proporción del CapEx/CapEx total

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.3	41,50%	100%
CCA	0%	0%
WTR	N/A	N/A
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)		2025		Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Actividades económicas (1)	Códigos actividad	CapEx	Proporción de CapEx año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción de CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Transporte urbano y suburbano de pasajeros por carretera	MMC 6.3	milers d'€	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Actividad 1	MMC 6.3	39.417	**100,00%**	S						S	S	S	S	S	S	S	%		
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		16.357	**41,50%**	%						**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**72,88%**		
De las cuales : facilitadoras			**%**	%	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S	%	F	
De las cuales : de transición		16.357	**41,50%**	%						S	S	S	S	S	S	S	**72,88%**		T
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																			
				EL;N/EL	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**										
Actividad 1	MMC 6.3		**%**	EL	EL			EL									%		
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		23.060	**58,50%**	%	%	%	%	%	%								**27,12%**		
A. CapEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		39.417	**100,00%**	%	%	%	%	%	%										
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía		0	**0,00%**																
TOTAL		39.417	**100,00%**																

Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Dado que la actividad no es íntegramente de cero emisiones, se ha aplicado la misma clasificación de flota utilizada en el cálculo del CapEx. Esto implica:

- Asignación directa de los gastos asociados al tipo de vehículo (p. ej., carburantes).
- Reparto proporcional del resto de los gastos según los km totales de cada tipología de vehículo, utilizando un coste/km por partida.

El gasto en Servicios Exteriores se calcula también en función de los km totales.

Proporción dels OpEx/Total OpEx

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.3	20,16%	100%
CCA	0%	0%
WTR	N/A	N/A
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)	2025			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Actividades económicas (1)	Códigos actividad	OpEx	Proporción de OpEx año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción de OpEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Transporte urbano y suburbano de pasajeros por carretera	MMC 6.3	milers d'€	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Actividad 1	MMC 6.3	445.963	**100,00%**	S						S	S	S	S	S	S	S	%	F	
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		89.890	**20,16%**							**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**12,85%**		
De les quals : facilitadores		0	**0,00%**	%	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S	%	F	
De les quals : de transició		89.890	**20,16%**	%						S	S	S	S	S	S	S	**12,85%**		T
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																			
				EL;N/EL	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**										
Actividad 1			**%**	EL	EL			EL									%		
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		356.073	**79,84%**	%	%	%	%	%	%								**87,15%**		
A. OpEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		445.963	**100,00%**	%	%	%	%	%	%										
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía		0	**0,00%**																
TOTAL		**445.963**	**100,00%**																

Taxonomía FMB

En el marco del Reglamento (UE) 2020/852, de 18 de junio, sobre la facilitación de inversiones sostenibles (Taxonomía Verde), así como del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, de 4 de junio, del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178, de 6 de julio, y del Acto Delegado (UE) 2023/2486, la actividad económica desarrollada por FMB se integra dentro de la actividad 6.1: Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril.

De acuerdo con los criterios de selección establecidos, y dado que FMB opera con energía de origen verde tanto para la tracción de los trenes como para las estaciones, infraestructuras y dependencias, **la actividad de la empresa contribuye de manera sustancial a la mitigación del cambio climático. En consecuencia, se trata de una actividad elegible y alineada con la Taxonomía europea, y se clasifica como actividad facilitadora.**

En relación con el objetivo de transición hacia una economía circular, FMB aplica procesos de reutilización, reciclaje y valorización energética de los residuos generados (véase apartado 8.7. Uso de recursos y economía circular), siempre a través de transportistas y gestores autorizados.

En relación con la prevención y el control de la contaminación, al tratarse de una actividad basada en tracción eléctrica, las emisiones directas asociadas a la circulación de los trenes no son aplicables en términos de motores de combustión. Adicionalmente, FMB mantiene los controles y requisitos ambientales aplicables a sus centros e instalaciones, de acuerdo con los permisos, autorizaciones y procedimientos vigentes.

Según el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, los objetivos de uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, así como de protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas, no son aplicables a esta actividad económica.

Resultados del volumen de negocio (ingresos)

En el caso del metro, al tratarse de un transporte que utiliza energía eléctrica verde, tanto de alta tensión (tracción de trenes) como de baja tensión, el porcentaje de ingresos por recaudación se considera medioambientalmente sostenible para el objetivo de mitigación del cambio climático, mientras que, para el resto de los ingresos, se realiza un análisis según su naturaleza.

Proporción del volumen de negocios/Volumen de negocios total

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.1	94,37%	100%
CCA	0%	0%
WTR	N/A	N/A
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)	2025			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Actividades económicas	Códigos actividad	Volumen de negocios	Proporción del volumen de negocios, año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción del Volumen de negocio que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	MMC 6.1	milers d'€	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Actividad 1	MMC 6.1	542.731	**100,00%**	S						S	S	S	S	S	S	S	%		
Volumen de negocio de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		512.198	**94,37%**							**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**94,02% (*)**		
De las cuales : facilitadoras		512.198	**94,37%**	**100,00%**	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S	**94,02% (*)**	F	
De las cuales : de transición			**%**	%						S	S	S	S	S	S	S	%		T
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																			
				EL;N/EL	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**										
Actividad 1		0	**0,00%**	EL	EL			EL									%		
Volumen de negocio de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		30.532	**5,63%**	%	%	%	%	%	%								**5,98% (*)**		
A. Volumen de negocio de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		542.731	**100,00%**	%	%	%	%	%	%										
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
Volumen de negocio de actividades no elegibles según la taxonomía		0	**0,00%**																
TOTAL		**542.731**	**100,00%**																

(*) Cifra de 2024 revisada para garantizar su comparabilidad con el criterio contable de 2025.

Resultados de las inversiones en inmovilizado (CapEx)

Teniendo en cuenta que la actividad de FMB es transportar viajeros por ferrocarril, se han considerado las inversiones totales como sostenibles, a excepción de aquellas que no están relacionadas con el funcionamiento de la actividad principal. Por tanto, se han excluido las inversiones correspondientes al Centro Médico del ejercicio reportado.

Proporción dels CapEx/Total CapEx

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.1	99,14%	100%
CCA	0%	0%
WTR	N/A	N/A
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)	2025			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Actividades económicas (1)	Códigos actividad	CapEx	Proporción de CapEx año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción de CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	MMC 6.1	milers d'€	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Actividad 1	MMC 6.1	77.108	**100,00%**	S						S	S	S	S	S	S	S	%		
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		76.446	**99,14%**	**100,00%**						**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**99,99%**		
De las cuales : facilitadoras		76.446	**99,14%**	**100,00%**	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S	**99,99%**	F	
De las cuales : de transición			**%**	%						S	S	S	S	S	S	S	%		T
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																			
				EL;N/EL	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**										
Actividad 1			**%**	EL	EL			EL									%		
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		662,124	**0,86%**	%	%	%	%	%	%								**0,01%**		
A. CapEx d'activitats elegibles segons la taxonomia (A.1+ A.2)		77.108	**100,00%**	%	%	%	%	%	%										
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía			**%**																
TOTAL		**77.108**	**100,00%**																

Resultados de los gastos operativos (OpEx)

Dado que la actividad principal de la empresa es el transporte de viajeros en metro, casi el 100 % de los gastos de operación necesarios para garantizar el funcionamiento de la actividad se consideran medioambientalmente sostenibles.

Proporción dels OpEx/Total OpEx

	Se ajusta a la taxonomía por objetivo (%)	Elegible según la taxonomía por objetivo (%)
CCM 6.1	99,92%	100%
CCA	0%	0%
WTR	N/A	N/A
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	N/A	N/A

(Cifras en miles de €)	2025			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo									
Actividades económicas (1)	Códigos actividad	OpEx	Proporción de OpEx año N	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	Prevención y control de la contaminación	Transición hacia una economía circular	Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Garantías mínimas	Proporción de OpEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (a.2) año N-1	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	MMC 6.1	milers d'€	%	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S;N;N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Actividad 1	MMC 6.1	638.540	**100,00%**	S						S	S	S	S	S	S	S	%		
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		638.006	**99,92%**	**100,00%**						**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**S**	**99,91%**		
De las cuales : facilitadoras		638.006	**99,92%**	**100,00%**	%	%	%	%	%	S	S	S	S	S	S	S	**99,91%**	F	
De las cuales : de transición			**%**	%						S	S	S	S	S	S	S	%		T
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)																			
				EL;N/EL	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**	**EL;N/EL**										
Actividad 1			**%**	EL	EL			EL									%		
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que se ajustan a la taxonomía) (A.2)		534,705	**0,08%**	%	%	%	%	%	%								**0,09%**		
A. OpEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		638.540	**100,00%**	%	%	%	%	%	%										
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía		0	**0,00%**																
TOTAL		**638.540**	**100,00%**																

Plan de transición y recursos financieros (CapEx/OpEx) asociados

En relación con los requisitos de información sobre las inversiones y las fuentes de financiación destinadas a implementar el plan de transición climática, así como sobre los recursos financieros asociados (CapEx y OpEx) y, en su caso, los planes de CapEx exigidos por el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178, TMB no dispone todavía, al cierre del ejercicio 2025, de un ejercicio completo de trazabilidad y agregación de esta información con el nivel de desglose requerido.

En este sentido, durante el ejercicio 2026 se prevé desarrollar y consolidar la metodología y los procesos internos necesarios para identificar, cuantificar y reportar de manera robusta estas magnitudes y su vinculación con el plan de transición climática, con el objetivo de incorporarlas en el reporting correspondiente al ejercicio 2026 (que se publicará en 2027), en coherencia con los requisitos del artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 y los actos delegados aplicables.



8.3. Cambio climático

Requisito de divulgación relacionado con NEIS 2 GOV-3 – Integración del rendimiento en materia de sostenibilidad en los sistemas de incentivos

En línea con los requisitos de las NEIS en materia de gobernanza, TMB **integra criterios ambientales y climáticos en sus mecanismos de gestión del rendimiento y, cuando procede, en los sistemas de incentivos asociados.**

Desde 2024, el **Índice de Calidad Ambiental (IQA)** se ha incorporado como objetivo corporativo dentro del sistema de objetivos estratégicos de la empresa. El IQA es un indicador de tipo «cesta» orientado a medir la mejora del comportamiento ambiental de la organización e incluye, entre otras dimensiones, la reducción de las emisiones de CO_2 y del consumo de energía y agua. En 2025, el IQA ha representado el 5 % del total de 20 objetivos estratégicos de empresa.

En cuanto a los **sistemas de incentivos,** la retribución variable anual se aplica a personal directivo, responsables y personal técnico de la empresa, más de 600 personas. Adicionalmente, en el ámbito de los objetivos individuales, un 19 % de los objetivos personales ha estado directamente vinculado a aspectos relacionados con el cambio climático.

El cumplimiento del objetivo asociado al IQA se determina a partir de una nota final de 0 a 10, calculada como la suma de las notas ponderadas de los indicadores que lo componen. La nota de cada indicador se calcula comparando el resultado obtenido con umbrales objetivo predefinidos, escalados en diferentes niveles de 10 a 0, lo que asegura una medición integrada y coherente del rendimiento ambiental.

En relación con los órganos de administración, dirección y supervisión, una parte de la retribución de los miembros de la Comisión Ejecutiva está vinculada al cumplimiento de objetivos anuales, tanto corporativos como personales, incluidos indicadores con componente ambiental y climático como el IQA. No obstante, la retribución de los miembros del Consejo de Administración, como órgano, no incorpora específicamente una vinculación formal a objetivos climáticos. Asimismo, el rendimiento no se ha evaluado de manera explícita respecto de los objetivos de reducción de emisiones de GEI reportados en E1-4, más allá de la integración de variables ambientales en el IQA.

Finalmente, TMB dispone de un **Cuadro de Mando Ambiental y Energético** (activo desde finales de 2019) que permite hacer el seguimiento de la evolución de los consumos energéticos, de las emisiones generadas y de las emisiones evitadas, y que se mantiene y mejora de manera continúa.



La actividad del grupo TMB se orienta a la prestación de transporte urbano con criterios de minimización de impactos ambientales y de contribución a una movilidad de bajas emisiones. En este marco, el **Plan de Eficiencia Energética y Acción Climática (PEEIAC)**, finalizado en 2024 y presentado a la Comisión Ejecutiva el 5 de marzo de 2024, **constituye el principal instrumento de planificación de la transición para la mitigación del cambio climático, con horizonte 2050 y calendario de implantación**. Este instrumento se enmarca en la planificación corporativa vigente, incluido el **Plan Estratégico TMB 2025**, que integra la sostenibilidad y la modernización del servicio como vectores de transformación.

El PEEIAC se ha elaborado en coherencia con los objetivos europeos de neutralidad climática en el año 2050 y de reducción del 55 % de las emisiones el año 2030, con el objetivo de garantizar la limitación del calentamiento global a 1,5 °C.

Este plan se define tomando como marco de referencia los objetivos europeos de descarbonización y orienta las principales palancas de mitigación hacia la reducción del consumo energético, la sustitución progresiva de los combustibles fósiles y el incremento del uso de energía de origen renovable. En el estado actual del despliegue, TMB no ha formalizado una validación externa específica de la trayectoria de 1,5 °C mediante marcos de tipo *science-based targets* (p. ej., SBTi) ni ha publicado una curva cuantitativa corporativa de reducción de emisiones alineada con un escenario IPCC/NGFS.

En cuanto a la evaluación cualitativa de las emisiones de GEI bloqueadas asociadas a activos y productos clave, este análisis no se ha incorporado al inventario anual de emisiones. TMB prevé incorporar esta evaluación en próximos ejercicios para reforzar la trazabilidad de los objetivos y la gestión del riesgo de transición, así como la gestión de activos intensivos en GEI y energía.

Sin embargo, **para asegurar la trazabilidad del progreso y la alineación operativa con los objetivos climáticos a largo plazo, TB y FMB establecen un año base (2021) y realizan un seguimiento anual mediante un KPI de intensidad de emisiones (g CO_2 por pasajero-km)**, que permite evaluar la eficiencia climática del servicio prestado y el efecto de las medidas implantadas.

Este seguimiento se fundamenta en inventarios de emisiones elaborados mediante procedimientos internos de control y revisión liderados por el Departamento de Medio Ambiente, con el apoyo de Administración y Finanzas y una herramienta de cálculo propia para garantizar la consistencia de los datos de actividad y de los factores de emisión.

Estructura del plan y alcance organizativo

El PEEIAC estructura el despliegue de medidas de mitigación del cambio climático mediante un conjunto de acciones planificadas. El plan recoge **43 acciones y combina medidas de alcance transversal con actuaciones específicas por sociedad**. A efectos de presentación del plan, las acciones corporativas atribuidas a Financiación, Programación y Auditoría y a Servicios Corporativos se agrupan bajo TMB, mientras que las acciones operativas de la Red de Bus se asignan a TB y las de la Red de Metro a FMB.

Las acciones del PEEIAC se agrupan en líneas de actuación (palancas) que permiten ordenar y hacer trazable el conjunto de medidas previstas. La distribución de acciones por palanca y por sociedad se resume en la tabla siguiente:

Palanca	TMB	TB	FMB	Total
Cadena de suministro	2	0	0	**2**
Combustibles fósiles/descarbonización	0	3	2	**5**
Eficiencia energética	2	7	8	**17**
Energías renovables	2	3	1	**6**
Gases refrigerantes	1	1	3	**5**
Monitorización, medición y gestión	3	3	1	**7**
Sensibilización	1	0	0	**1**
Total de acciones	11	17	15	43

Cada acción del PEEIAC tiene personas responsables visibles y un espacio de seguimiento que recoge el estado, los hitos y las incidencias, con el objetivo de asegurar el control del despliegue. Al cierre de 2025, el estado de ejecución del conjunto de acciones se resume en:

- 11 acciones finalizadas, de las cuales 2 se han cerrado en 2025 (y 2 en 2024).
- 26 acciones en proceso.
- 6 acciones pendientes de iniciar.

El PEEIAC se integra como instrumento corporativo para el despliegue de medidas de eficiencia y acción climática, y las acciones previstas se incorporan al presupuesto de la compañía de acuerdo con la periodicidad establecida por la Dirección de Control de Gestión, Presupuestos y Auditoría Interna, con el objetivo de asegurar el cumplimiento progresivo del plan. Asimismo, para cada acción se identifica si requiere financiación externa. En cuanto a las actuaciones futuras, el plan incluye una planificación plurianual estructurada por categorías (p. ej., microrred eléctrica, electrificación y renovación de flota, monitorización energética, entre otras), que se concreta y gestiona mediante los procesos corporativos de planificación, presupuesto y seguimiento del grado de ejecución y de los hitos asociados.

Presupuesto previsto para acciones futuras (acciones "en proceso" y "pendientes de iniciar") por año de finalización (miles de euros)

Año de finalización (en miles de euros)

Sociedad	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2039	2050
TMB	1.200	99	80	140	–	–	–	-
TB	1.757	651	–	–	–	–	1.613.994	-
FMB	51.850	1,5	–	900	29.000	56.000	–	-
Total	54.807	751	80	1.040	29.000	56.000	1.613.994	-

En 2025, se han ejecutado las acciones con presupuesto asociado (acciones "finalizadas"), incluidos proyectos de eficiencia y renovación de flota, con un importe agregado de 328.806.805 €.

Integración con la estrategia y la planificación financiera

El PEEIAC se alinea con el Plan Estratégico de TMB 2025, que incorpora la sostenibilidad como eje de transformación del servicio e incluye líneas de actuación vinculadas a la renovación y modernización de flotas e infraestructuras con criterios de eficiencia energética y reducción de emisiones. En particular, **este marco estratégico da apoyo a actuaciones de Bus orientadas a la descarbonización de la flota y a actuaciones de Metro vinculadas a la modernización de instalaciones y del material móvil, en coherencia con los objetivos climáticos a largo plazo.**

Enlace con Taxonomía (CapEx/OpEx) y recursos financieros del plan

Durante el ejercicio no se ha identificado CapEx significativo asociado a actividades del sector del carbón, el petróleo y el gas (p. ej., exploración, extracción, producción, refinado, transporte o distribución). El CapEx del periodo corresponde a activos e infraestructuras de la actividad de transporte y movilidad; la exposición a combustibles fósiles se refleja en el consumo energético (E1-5) y en las acciones de transición (E1-3).

Asimismo, el requisito relativo a los *EU Paris-aligned Benchmarks* se dirige a entidades expuestas o vinculadas a estos índices o benchmarks en calidad de emisores, participantes o usuarios en el contexto de inversiones. En este sentido, TMB no mantiene ninguna vinculación formal, directa ni indirecta, con estos *benchmarks*, tampoco mediante instrumentos financieros o vehículos de inversión. En consecuencia, dado que TMB es un operador de transporte público y no dispone de actividades de inversión ni de emisión vinculadas a estos *benchmarks* en el marco de su actividad, este requisito no resulta aplicable.

En coherencia con el marco de Taxonomía de la UE (véase apartado 8.2. Taxonomía), la actividad principal de TB (transporte urbano y suburbano de pasajeros por carretera) vincula la contribución sustancial a la mitigación del cambio climático a la tipología de flota, considerándose vehículos de cero emisiones según el marco aplicable; en consecuencia, la proporción alineada se ha estimado en el 41,50 % del CapEx y el 20,16 % del OpEx (ambos 100 % elegibles) y depende de la composición de la flota y del reparto de CapEx/OpEx según la tipología de vehículo y los kilómetros recorridos. Por lo que respecta a FMB, su actividad principal (transporte urbano de pasajeros por ferrocarril) se ha considerado alineada en el 99,14 % del CapEx y el 99,92 % del OpEx (ambos 100 % elegibles) en relación con el objetivo de mitigación del cambio climático, con exclusiones específicas de inversiones no relacionadas con la actividad principal (p. ej., Centro Médico).

Adicionalmente, en coherencia con los objetivos de descarbonización de la cadena de valor, desde 2022 se ha trabajado en un proyecto para cuantificar las emisiones asociadas a compras de bienes, obras y servicios, definiendo una metodología y desplegando soluciones en SAP. En 2025 se ha revisado y mejorado la metodología para simplificar la obtención de datos, y durante **2026 se prevé orientar el enfoque hacia el cálculo de la huella a nivel de proveedor e iniciar la exigencia de su cálculo a los proveedores.**

En el ámbito de la movilidad vinculada a la actividad corporativa, y en aplicación del Decreto 152/2007, TMB dispone del **Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE)**, presentado a la ATM en 2022. Durante 2025 se ha obtenido de la ATM la revisión del PDE, incorporando la valoración del grado de cumplimiento de las acciones y el seguimiento de las medidas implantadas. Entre las actuaciones ya finalizadas destacan:

- El establecimiento de una política de minimización de desplazamientos in labore.
- La ampliación del servicio de bicicletas y la incorporación de nuevas estaciones de Bicing.
- La elaboración del informe de mitad de vigencia del PDE.

De cara a los próximos ejercicios, se **prevé continuar reforzando el despliegue del PEEIAC y las líneas de trabajo asociadas**, con una orientación a consolidar los instrumentos de gestión, seguimiento y mejora continua. En particular, **se priorizará:**

- Migración del Cuadro de Mando Ambiental de SAP BO a Power BI, con previsión de finalización a finales de 2026.
- Despliegue de la segunda fase de seguimiento del grado de ambientalización de las compras mediante IA.
- Implantación de la metodología de cálculo de emisiones de CO_2 en la compra de bienes, obras y servicios.
- Implantación y seguimiento de las medidas previstas en el PDE.
- Ampliación del alcance de las certificaciones de los sistemas de gestión ambiental y energética a todas las líneas de FMB.

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 SBM-3 – Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

De acuerdo con la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, y en coherencia con los requisitos de la CSRD, TMB constituyó en 2023 un grupo de trabajo multidisciplinar liderado por el Servicio de Calidad y Medio Ambiente, con la participación de las direcciones de Bus, Metro, Administración y Finanzas y Control de Gestión, con el objetivo de **identificar, clasificar y evaluar los riesgos y oportunidades asociados al cambio climático y analizar su posible incidencia sobre la estrategia y el modelo de negocio.** En 2025 se ha revisado el estudio elaborado en 2023 para validar su vigencia y dar respuesta a los requisitos de la CSRD.

Para cada riesgo relevante identificado se ha determinado su naturaleza de acuerdo con las categorías definidas por NEIS E1:

- **Riesgos físicos,** diferenciando entre:
  - **Riesgos agudos:** acontecimientos puntuales como tormentas, inundaciones, incendios u olas de calor.
  - **Riesgos crónicos:** tendencias estructurales como el aumento sostenido de las temperaturas o la menor disponibilidad hídrica.
- **Riesgos de transición:** asociados al proceso de adaptación hacia una economía baja en carbono, incluidos los riesgos regulatorios, tecnológicos, de mercado y reputacionales.
- **Oportunidades climáticas:** derivadas de medidas de mitigación o adaptación que pueden generar beneficios económicos, mejorar el posicionamiento estratégico o facilitar un acceso preferente a financiación.

Alcance del análisis de resiliencia

El análisis se ha centrado principalmente en:

- Las operaciones propias de TMB (Bus y Metro).
- Los activos críticos ubicados mayoritariamente en el área metropolitana de Barcelona (NUTS ES511).
- Elementos específicos de la cadena de valor con exposición directa a riesgos climáticos, principalmente en el ámbito energético y en adquisiciones estratégicas.

No se ha llevado a cabo una modelización exhaustiva de toda la cadena de valor aguas arriba y aguas abajo más allá de los ámbitos mencionados.

Metodología aplicada

La **identificación y priorización de los riesgos y oportunidades** se ha llevado a cabo tomando como referencia la metodología propuesta en el Proyecto de Real Decreto de desarrollo del artículo 32 de la Ley 7/2021, así como las siguientes fuentes técnicas:

- ESCAT-2020 (escenarios climáticos regionalizados en Cataluña).
- ESCACC30 (marco estratégico de adaptación).
- Manual de adaptación en proyectos sometidos a evaluación ambiental.
- Estudio de vulnerabilidad del sistema de movilidad (ATM).

La **priorización se ha basado en un índice de prioridad (IP), considerando materiales aquellos riesgos u oportunidades con IP ≥ 15,** calculado como:

- Riesgo = probabilidad × impacto económico.
- Oportunidad = viabilidad × impacto económico.

Los **horizontes temporales considerados han sido: corto (2 años), medio (10 años) y largo (30 años).** Estos horizontes se han definido en coherencia con:

- Los objetivos europeos de reducción de al menos el 55 % de las emisiones en 2030.
- La consecución de la neutralidad climática en 2050.
- Las proyecciones climáticas regionalizadas.
- La vigencia del Plan Estratégico 2021-2025.

En el marco de este análisis, se han establecido **determinadas hipótesis de trabajo para evaluar la posible evolución de los riesgos físicos y de transición en los diferentes horizontes temporales, así como la capacidad de adaptación de la organización en función de su modelo operativo y del marco regulatorio vigente.** En este contexto, las principales hipótesis de trabajo utilizadas para caracterizar la exposición y la evolución de los riesgos físicos incluyen, de forma sintética:

- Aumento de la temperatura y olas de calor en el AMB, con un incremento de los días de calor y de los episodios extremos en los horizontes 2030 y 2050.
- Episodios meteorológicos extremos (p. ej., precipitaciones intensas y temporales), considerando posibles incrementos de frecuencia y/o intensidad y su afectación sobre las infraestructuras y la operación.
- Estrés hídrico y episodios de sequía, asumiendo una reducción de las precipitaciones (especialmente estacionales) y un aumento de la duración de los periodos secos, con implicaciones sobre las operaciones y las necesidades de adaptación.
- Riesgo de incendios forestales en el entorno metropolitano, con una evolución moderadamente al alza del peligro en horizontes futuros.
- Ascenso del nivel del mar y potencial exposición de infraestructuras costeras en escenarios a medio plazo.
- Continuidad del suministro energético, considerando el efecto de fenómenos extremos y temperaturas elevadas sobre la disponibilidad y el rendimiento de las infraestructuras energéticas.

Este análisis de riesgos y oportunidades se ha considerado e integrado en la evaluación extensiva del análisis de doble materialidad, así como en la selección de los IRO de referencia para la estructuración de la información de sostenibilidad en este informe (para más detalle, véase el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad).

El análisis se ha desarrollado en coherencia con el marco regulatorio europeo, diseñado para ser compatible con el Acuerdo de París y con la limitación del calentamiento global a 1,5 °C mediante una trayectoria de reducción del 55 % de las emisiones en 2030 y la neutralidad climática en 2050.

No obstante, no se ha aplicado una modelización cuantitativa formal basada en escenarios climáticos específicos (p. ej., NGFS o IPCC) con simulación macroeconómica diferenciada.

Riesgos relevantes identificados y clasificación

En el marco de este análisis, para cada riesgo relevante identificado se ha determinado su naturaleza de acuerdo con NEIS E1: riesgos físicos —agudos y crónicos— y riesgos de transición —regulatorios, tecnológicos, de mercado y reputacionales—, así como oportunidades climáticas.

En el caso de **TB, la tabla siguiente recoge los principales riesgos climáticos identificados, su horizonte temporal y la principal vía de afectación, así como su vínculo con las palancas y actuaciones de respuesta.**

Riesgo relevante	Tipo	Horizonte principal	Vía de afectación	Vínculo con palancas/acciones
Aumento de temperatura: sobrecalentamiento y averías en vehículos	Físico (crónico)	Corto / medio / largo	Incremento de costes de mantenimiento y operación (fiabilidad de la flota)	Descarbonización de la flota (renovación hacia tecnologías de 0 emisiones), eficiencia energética (medidas técnicas en el bus), monitorización y gestión (monitorización de consumos/flujos)
Aumento de temperatura: pérdida de confort térmico de la clientela	Físico (crónico)	Corto / medio / largo	Costes operativos (consumos asociados), posibles efectos en la demanda/calidad del servicio	Eficiencia energética (regulación de la temperatura en autobuses eléctricos), monitorización y gestión (datos de consumos para optimización), planificación de la flota (electrificación)
Aumento de temperatura: afectación a la salud laboral (refrigeración en instalaciones)	Físico (crónico)	Medio / largo	CapEx de adaptación e incremento de costes operativos	Eficiencia energética (mejora del rendimiento de la climatización de edificios), monitorización y gestión (medición de consumos por usos en los centros)
Cambios en la demanda y el servicio (incertidumbre en la distribución horaria del pasaje)	Físico (crónico)	Medio / largo	Ajustes en la planificación del servicio y necesidades de inversión (flota/cocheras)	Planificación de la flota (renovación y dimensionamiento), gestión energética (Smart Charging/optimización)
Incremento de incendios forestales: daños sobre activos/instalaciones	Físico (agudo)	Medio / largo	CapEx en protección/adecuación y costes por daños o interrupciones	Vínculo indirecto con PEEIAC (gestión de activos y eficiencia en instalaciones); las medidas de adaptación de infraestructuras se gestionan también mediante la planificación de activos
Requisitos normativos: renovación de la flota hacia autobuses más ecológicos (eléctricos/hidrógeno)	Transición (legal/político)	Medio	CapEx y costes operativos asociados a la transición (incl. operativa)	Descarbonización de la flota (incorporación de flota de 0 emisiones), energías renovables (suministro/producción), monitorización y gestión (Smart Charging)
Entorno de mercado: incremento de costes de operación para adaptarse a las preferencias del cliente	Transición (mercado)	Medio / largo	Incremento de costes operativos y de oferta/servicio	Eficiencia energética y gestión (optimización operativa), descarbonización (mejora de la oferta con flota de 0 emisiones)

En el caso de **FMB, la tabla siguiente presenta los riesgos relevantes identificados para la red de Metro, con su horizonte principal, la vía de afectación y el vínculo con las palancas y actuaciones de respuesta.**

Riesgo relevante	Tipo	Horizonte principal	Vía de afectación	Vínculo con palancas/acciones
Aumento de temperatura: pérdida de confort térmico de la clientela (a bordo)	Físico (crónico)	Largo	CapEx y costes operativos (climatización/ energía)	Eficiencia energética (mejora del rendimiento de la climatización en edificios/instalaciones; medidas de eficiencia en el sistema), gestión energética (proyectos de optimización)
Aumento de temperatura: ventilación/ refrigeración en túneles y estaciones	Físico (crónico)	Medio / largo	CapEx (equipamientos) e incremento de costes operativos	Eficiencia energética (gestión inteligente de la ventilación; iluminación LED), monitorización y gestión (medición/seguimiento de consumos por usos)
Episodios de sequía: adecuación/ renovación de instalaciones de lavado de trenes	Físico (agudo/crónico)	Largo	CapEx de adaptación	Priorización de sistemas de limpieza en seco y tecnologías de bajo consumo de agua, medidas de reutilización y mejora de la monitorización y el control
Requisitos tecnológicos/regulatorios: sustitución de activos (p. ej., VAF)	Transición (tecnológico)	Medio / largo	CapEx de sustitución y adecuación	Descarbonización de la flota auxiliar (compra de VAF eléctricos), eficiencia energética (modernización de equipos)
Entorno de mercado: incrementos de costes de operación y amortizaciones vinculados al Plan de Mejora de la Calidad	Transición (mercado)	Medio / largo	Incremento de costes operativos y amortizaciones	Eficiencia energética (trenes más eficientes; conducción económica; recuperación de energía de frenado), infraestructura energética (microgrid), monitorización

En conjunto, **los riesgos relevantes identificados para TB y FMB reflejan una exposición destacada a riesgos físicos crónicos asociados al aumento de la temperatura** (impactos en el confort, la fiabilidad de los activos y los costes operativos), **así como determinados riesgos físicos agudos** (p. ej., incendios forestales y episodios de sequía) con potencial para afectar a las infraestructuras y requerir inversiones de adaptación. En paralelo, los **riesgos de transición** (regulatorios, tecnológicos y de mercado) **se vinculan principalmente a las necesidades de inversión y transformación operativa para avanzar en la descarbonización, la eficiencia energética y la modernización de activos y servicios.**

Para consultar el detalle de los efectos financieros previstos asociados a los riesgos físicos y de transición (incremento anual de costes o ingresos por horizontes temporales), así como de las hipótesis de cálculo y agregaciones utilizadas, véase el requisito de divulgación E1-9.

Resultados del análisis de resiliencia

El análisis concluye que la **estrategia actual de TMB incorpora medidas estructurales orientadas a:**

- La renovación progresiva de la flota hacia tecnologías de cero emisiones.
- La mejora de la eficiencia energética en las instalaciones.
- La reducción del consumo energético y de las emisiones a través del PEEIAC.
- La integración progresiva de criterios ambientales en la cadena de suministro.

Estas actuaciones comportan inversiones relevantes que ya se encuentran parcialmente recogidas en:

- El Plan Estratégico 2021-2025.
- Los Contratos-Programa con la ATM.
- Los planes operativos de Bus y Metro.

La capacidad **de adaptación de la organización se considera moderadamente robusta a corto y medio plazo, si bien a largo plazo dependerá de:**

- El acceso continuado a financiación pública y privada en condiciones competitivas.
- La evolución de la normativa europea.
- La madurez tecnológica de determinadas soluciones.
- La gestión progresiva de los activos existentes con mayor intensidad de emisiones.

Las **principales incertidumbres** identificadas en el análisis están relacionadas con:

- La evolución del precio de la energía.
- La velocidad de despliegue tecnológico.
- Los cambios en la demanda de movilidad.
- El impacto potencial de fenómenos climáticos extremos sobre las infraestructuras.

Requisito de divulgación relacionado con NEIS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar incidencias de importancia relativa, riesgos y oportunidades

De acuerdo con el proceso de DMA descrito en el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad, donde se explica la metodología específica aplicada para identificar y evaluar los IRO materiales, en la que se han incluido los riesgos y oportunidades mencionados en el análisis específico del apartado anterior, el cambio climático se ha determinado como asunto material. Como resultado, se han seleccionado como **materiales los siguientes IRO en materia de cambio climático:**

- **Impacto positivo:** mitigación del calentamiento global mediante la definición y implantación de un plan de medidas para reducir el consumo energético y las emisiones de CO_2 de TMB.
- **Oportunidad:** incremento de ingresos derivado del aumento de la demanda de transporte público como respuesta al cambio en las preferencias de los consumidores, impulsado por la concienciación climática y por regulaciones ambientales más estrictas.
- **Riesgo:** incremento de la inversión en sistemas de climatización para garantizar el confort térmico de la clientela como consecuencia del aumento de las temperaturas.

De manera complementaria e integrada en la DMA, y con el objetivo de dar respuesta a requisitos normativos específicos sobre la evaluación de impactos —incluidos los posibles efectos financieros— asociados al cambio climático, TMB constituyó en 2023 un grupo de trabajo multidisciplinar, liderado por el Servicio de Calidad y Medio Ambiente, que ha llevado a cabo un análisis de resiliencia y exposición a riesgos climáticos, revisado en 2025 para validar su vigencia. Este ejercicio identifica y clasifica riesgos físicos agudos y crónicos, riesgos de transición y oportunidades climáticas, y prioriza su relevancia a partir de una metodología basada en criterios de probabilidad o viabilidad e impacto económico, horizontes temporales —corto, medio y largo plazo— y fuentes climáticas de referencia.

La información sobre la clasificación de los riesgos físicos y de transición, el alcance y los resultados del análisis de resiliencia y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio se presenta en el requisito de divulgación relacionado con NEIS 2 SBM-3, mientras que los efectos financieros anticipados se informan en el requisito de divulgación E1-9.

Requisito de Divulgación E1-2 – Políticas relacionadas con la mitigación y la adaptación al cambio climático

TMB dispone de un marco de políticas corporativas que establece los principios, compromisos y criterios de gestión para abordar los IRO materiales vinculados a la mitigación y adaptación al cambio climático. Este marco se articula principalmente mediante la Política Energética, la Política Ambiental y la Política de Calidad, todas ellas aprobadas por la Dirección y disponibles públicamente en la web corporativa de TMB (Documentación corporativa de TMB | Transports Metropolitans de Barcelona).

Política Energética de TMB (octubre de 2021)

Define el marco corporativo para **gestionar sistemáticamente el rendimiento energético y la contribución a la mitigación del cambio climático, alineado con ISO 50001:2018. Establece el compromiso de:**

- Implantar y mantener un Sistema de Gestión Energética adecuado a las actividades y al servicio, como marco para fijar y realizar el seguimiento de objetivos y metas energéticas.
- Garantizar la información, formación y los recursos necesarios para alcanzar los objetivos e impulsar la mejora continua del desempeño energético.
- Garantizar el cumplimiento de los requisitos legales y otros requisitos aplicables en materia energética.
- Integrar criterios energéticos en el diseño de instalaciones, equipos, sistemas y procesos, y en la compra de bienes, obras y servicios.
- Promover compromisos voluntarios de reducción del consumo energético, de reducción de emisiones de GEI y de fomento de las energías renovables.

La política atribuye la consecución de los objetivos energéticos al compromiso de los distintos niveles de la organización y articula el seguimiento mediante la definición de objetivos, controles operacionales y mecanismos de evaluación del sistema.

Política Ambiental de TMB (mayo de 2017)

Establece los **principios de gestión ambiental orientados a la prevención de la contaminación, la mejora continua y el cumplimiento normativo, con incidencia directa en los riesgos climáticos** —especialmente los físicos— y en las palancas de mitigación. **Incluye compromisos explícitos para:**

- Reducir los impactos derivados del consumo de energía, las emisiones atmosféricas y la generación de residuos.
- Promover el uso moderado de la energía y el agua y una gestión ambientalmente correcta de los productos utilizados.
- Revisar periódicamente el grado de protección ambiental y definir actuaciones de mejora.
- Informar y formar al personal sobre los aspectos ambientales vinculados a su actividad.
- Poner a disposición del público información sobre los esfuerzos y las actuaciones ambientales.

En cuanto a la **cadena de valor**, desde 2021 todos los proveedores que llevan a cabo actividades sujetas a coordinación de actividades empresariales son informados de la Política Ambiental de TMB y deben cumplir los requisitos ambientales establecidos. Además, a partir de enero de 2025, se les solicita explícitamente la adopción de prácticas orientadas a un uso responsable de los recursos.

Adicionalmente, los proveedores clasificados como de alto riesgo, es decir, aquellos que acceden a las instalaciones de TMB y no desarrollan actividades de consultoría, deben cumplimentar, como requisito indispensable, un documento de autodeclaración en el que se comprometen a hacer un uso racional de los recursos.

Política de Calidad de TMB (octubre de 2021)

Define el **marco de gestión orientado a la mejora continua, la eficacia y la eficiencia operativa, integrando la calidad del servicio con requisitos ambientales y energéticos. Incluye compromisos explícitos para:**

- Contar con el compromiso y la implicación de la Dirección, con participación y motivación de la organización.
- Adoptar una visión global del servicio e incorporar a las partes interesadas en el proceso de mejora.
- Desarrollar un sistema de gestión integrado basado en normas de referencia, incluidas ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001, que proporcione trazabilidad, control y seguimiento de los procesos con incidencia sobre el desempeño ambiental y energético.

Este enfoque refuerza la govern, el control y la disciplina de gestión necesarios por desplegar y sostener medidas climáticas en operaciones y mantenimiento.

En conjunto, estas políticas abordan de manera explícita:

- Mitigación del cambio climático mediante la reducción del consumo energético y de las emisiones de GEI.
- Adaptación al cambio climático a través de la integración de criterios ambientales en la planificación, operación y mantenimiento de activos e instalaciones.
- Eficiencia energética como principio rector del Sistema de Gestión Energética implantado.
- Despliegue de energías renovables mediante el compromiso de promoción e incorporación progresiva de fuentes renovables.
- Otros ámbitos complementarios, como la integración de criterios ambientales en la contratación y el refuerzo de los sistemas de gestión certificados.

Las responsabilidades relativas a la implementación y el seguimiento de estas políticas recaen en la Dirección y en las áreas operativas correspondientes, a través de los sistemas de gestión ambiental y energética implantados. Las políticas no disponen de una periodicidad de revisión formal preestablecida, pero se actualizan cuando se producen cambios normativos, estratégicos u operativos relevantes.

Para el despliegue operativo de este marco de políticas, TMB articula la ejecución y el seguimiento de medidas mediante instrumentos de planificación corporativa ya descritos en apartados anteriores, incluidos el Plan de Eficiencia Energética y Acción Climática (PEEIAC) y el Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE), que concretan actuaciones, responsables y mecanismos de control tanto en el ámbito energético y de emisiones como en la movilidad corporativa.

En paralelo, como elementos de apoyo a la aplicación de las políticas y al control del rendimiento, tanto **TB como FMB mantienen su adhesión al Programa de Acuerdos Voluntarios para la reducción de emisiones de GEI de la Oficina Catalana del Cambio Climático,** vigente desde 2011 y renovada en 2025 tras la verificación por una entidad acreditada, y disponen de herramientas corporativas de monitorización, como el Cuadro de Mando Ambiental y Energético, activo desde finales de 2019, para realizar el seguimiento de los consumos energéticos, las emisiones generadas y las emisiones evitadas. Por una parte, TB orienta su actividad hacia una movilidad urbana de bajas emisiones, con una apuesta progresiva por la electrificación de la flota de autobuses como principal palanca de mitigación, y mantiene líneas de trabajo de medición y control como el programa de objetivos del Sistema de Gestión Ambiental y Energético y la continuidad del programa de ambientalización de la flota de autobuses.

Para el despliegue operativo de este marco de políticas, TMB articula la ejecución y el seguimiento de medidas mediante instrumentos de planificación corporativa ya descritos en apartados anteriores, incluidos el Plan de Eficiencia Energética y Acción Climática (PEEIAC) y el Plan de Desplazamiento de Empresa (PDE), que concretan actuaciones, responsables y mecanismos de control tanto en el ámbito energético y de emisiones como en la movilidad corporativa.

La información cuantitativa y los resultados del cálculo y verificación de la huella/inventario de emisiones de GEI se reportan en el Requisito de divulgación E1-6.



Requisito de divulgación E1-3: Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático

En coherencia con el marco de políticas corporativas y con los instrumentos de planificación ya descritos (incluidos el PEEIAC y el PDE), mencionados en el requisito de divulgación E1-1, TMB despliega acciones de mitigación y, cuando procede, de adaptación al cambio climático a través de palancas de descarbonización que cubren principalmente las operaciones propias (TB y FMB), los ámbitos corporativos y determinados elementos de la cadena de valor aguas arriba (compras y proveedores). **Las acciones del PEEIAC se ordenan en palancas que facilitan la trazabilidad del despliegue, la gobernanza y el seguimiento del progreso:**

- **Eficiencia energética:** actuaciones sobre material móvil e instalaciones (p. ej., trenes más eficientes; iluminación LED; optimizaciones de operación y sistemas) orientadas a reducir consumos y emisiones asociadas a la energía.
- **Combustibles fósiles/descarbonización (flota e infraestructuras):** renovación y transición de flotas (bus y vehículos auxiliares) hacia tecnologías de cero o bajas emisiones y adecuación operativa asociada; proyectos de infraestructura eléctrica de apoyo.
- **Energías renovables:** compra de energía con garantías de origen y desarrollo de generación fotovoltaica cuando sea aplicable.
- **Gases refrigerantes:** medidas para reducir el impacto climático de los refrigerantes tanto en la flota como en las instalaciones (reducción de cantidad y/o mejora del potencial de calentamiento global).
- **Monitorización, medición y gestión:** despliegue de sistemas de medición y control (p. ej., medición de consumos por usos; herramientas para optimizar la recarga como Smart Charging) y refuerzo de los sistemas de gestión (ISO 14001/50001).
- **Cadena de suministro:** ambientalización de las compras y cuantificación de las emisiones asociadas a licitaciones/proveedores; en 2025 se ha puesto en producción un sistema de verificación del nivel de ambientalización de las licitaciones con apoyo de IA.
- **Sensibilización:** acciones de comunicación y formación interna orientadas a reforzar hábitos de eficiencia y reducción de emisiones.

En relación con la **adaptación, la organización desarrolla e integra progresivamente actuaciones vinculadas a los riesgos físicos identificados**, principalmente el aumento de la temperatura y los episodios extremos, **dentro de la planificación técnica y de inversiones y de la gestión de activos.** El objetivo es reducir la vulnerabilidad, reforzar la resiliencia operativa y garantizar la continuidad del servicio. Estas **actuaciones se centran, sobre todo, en el confort y la salud** (climatización y ventilación en vehículos e instalaciones, y medidas para las personas trabajadoras), **la resiliencia de los activos** (adecuación y protección de infraestructuras e instalaciones) y, cuando procede, **ajustes operativos y de planificación**. En muchos casos comparten necesidades de inversión y capacidad técnica con las medidas de eficiencia y modernización descritas anteriormente. El detalle de la identificación y clasificación de los riesgos físicos y de transición, así como su interacción con la estrategia y el modelo de negocio, se informa en SBM-3, mientras que los efectos financieros anticipados asociados se reportan en E1-9.

A continuación se presenta una **síntesis de las acciones clave, ejecutadas en 2025 y/o planificadas, que incluye su alcance, horizonte y resultados esperados**. Las fichas del PEEIAC incorporan responsables, calendario y, cuando procede, estimaciones de reducción de CO_2 o ahorro energético por acción. La consolidación completa de las reducciones alcanzadas y esperadas para el conjunto de acciones se irá ampliando progresivamente.



Acciones clave	Palanca	Alcance	Estado	Año de finalización	Dependencia de recursos	Resultado esperado/contribución
Revisión del PDE y ejecución de medidas	Cambio modal y movilidad sostenible (mitigación)	Operaciones corporativas/ personal (TMB, TB y FMB)	Revisión 2025 finalizada; despliegue de medidas en curso	Continuo	Recursos de gestión y coordinación; condiciones de oferta de movilidad	Reducción indirecta de emisiones asociadas a desplazamientos y refuerzo de la cultura de movilidad sostenible
Plataforma Smart Charging (gestión eficiente de la recarga)	Seguimiento, medición y gestión	Operaciones (TB)	En proceso	2026	Sistemas, datos e integración operativa	Optimización de la recarga, la potencia y la operación de la flota electrificada
Renovación/transición de la flota de bus hacia tecnologías más limpias	Combustibles fósiles/ descarbonización	Operaciones (TB)	En proceso	2039	Financiación, infraestructura y madurez tecnológica	Reducción de emisiones asociadas a la tracción y modernización del servicio
Sistema para cuantificar la huella de CO2 en la cadena de suministro	Cadena de suministro	Aguas arriba (TMB)	En proceso	2026	Datos de proveedores y despliegue interno	Mejor gobernanza de las emisiones indirectas y de los criterios climáticos en las compras
Adquisición de trenes más eficientes	Eficiencia energética	Operaciones (FMB)	Finalizada	2025	CapEx relevante, disponibilidad industrial	Mejora de la eficiencia; reducción estimada del consumo energético (≈15 % según el seguimiento interno del proyecto)
Proyecto de generación solar fotovoltaica (MetroCharge)	Energías renovables	Operaciones (FMB)	Finalizada	2025	CapEx y ejecución de obras; tramitaciones/permisos; ingeniería y contratación	Incremento de la generación eléctrica renovable propia y reducción de emisiones asociadas al consumo eléctrico
Proyecto de iluminación LED	Eficiencia energética	Operaciones (FMB)	En proceso	2026	CapEx, ejecución de obras y planificación	Reducción de consumos eléctricos en estaciones e instalaciones
Monitorización de consumos por usos en estaciones y talleres	Seguimiento, medición y gestión	Operaciones (FMB)	En proceso	2030	CapEx y despliegue progresivo de equipos	Mejor control de los consumos y verificación del efecto de las medidas
Compra de VAF eléctricos (electrificación de vehículos auxiliares)	Combustibles fósiles/ descarbonización	Operaciones (FMB)	En proceso	2035	CapEx y disponibilidad tecnológica	Reducción de emisiones y mejora de las condiciones de trabajo (reducción de humos en túnel)
Microrred eléctrica	Combustibles fósiles/ descarbonización	Operaciones (FMB)	En proceso	2026	CapEx elevado, permisos e ingeniería	Refuerzo de la capacidad eléctrica y apoyo a la descarbonización
Ampliación del alcance de ISO 14001/ISO 50001 en FMB	Seguimiento, medición y gestión	Operaciones (FMB)	En proceso	2029	Recursos de gestión, auditorías y formación	Mejora continua y seguimiento energético y ambiental; hito 2025: certificación ISO 14001 L9 y L10 e implantación (con auditoría interna) en L5

Cada acción del PEEIAC dispone de responsables asignados y de un espacio de seguimiento (estado, hitos e incidencias) para asegurar el control del despliegue. Al cierre de 2025, el estado de ejecución del PEEIAC se resume en 11 acciones finalizadas. El resumen agregado de ejecución al cierre de 2025 (acciones finalizadas, en proceso y pendientes de inicio) y el detalle presupuestario por sociedad y año de finalización se presentan en E1-1. En paralelo, el PDE incorpora un amplio conjunto de medidas de movilidad corporativa; al cierre de 2025, su seguimiento interno recoge 103 medidas, con 40 finalizadas, 6 en proceso, 56 no iniciadas y 1 pendiente de validación final.

En relación con las soluciones basadas en la naturaleza (NBS), en el estado actual del PEEIAC no se han identificado acciones clasificadas explícitamente como NBS; si en ejercicios futuros se incorporan actuaciones de esta naturaleza, se reportarán de manera específica.

Los resultados de las acciones de mitigación se monitorizan principalmente mediante los inventarios de emisiones verificados y el seguimiento de los consumos energéticos. En el estado actual, la trazabilidad «por acción» de las reducciones de GEI no está cuantificada de manera homogénea para todas las actuaciones; sin embargo, en proyectos concretos existen estimaciones internas (p. ej., la reducción aproximada del consumo energético del proyecto de trenes más eficientes). Las magnitudes agregadas de emisiones y su evolución se reportan en E1-6, y se prevé avanzar progresivamente en la atribución de resultados por acción en ejercicios futuros.

En cuanto a los recursos financieros, las acciones climáticas implican principalmente CapEx asociado a flota, instalaciones e infraestructura, así como OpEx vinculado a energía, mantenimiento y servicios técnicos. De acuerdo con la planificación disponible, las acciones futuras del PEEIAC (en proceso y pendientes) representan un presupuesto agregado previsto de 1.755.671.900 €, mientras que en el periodo ya se han ejecutado acciones finalizadas con un presupuesto asociado por un importe agregado de 328.806.805 €. El PEEIAC también detalla, para cada acción, si requiere financiación externa y la dotación presupuestaria necesaria para alcanzar las acciones previstas se incorpora al presupuesto de la compañía con la periodicidad que establece la Dirección de Control de Gestión, Presupuestos y Auditoría Interna.



En relación con la **trazabilidad financiera, está previsto reforzar en el próximo ciclo de reporte la alineación entre los importes presupuestarios del PEEIAC y la información financiera** mediante su correspondencia con partidas y/o notas de los estados financieros y su conexión con los KPI de Taxonomía y, cuando proceda, con los planes de CapEx de acuerdo con el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178. Esta ampliación del nivel de desagregación y conectividad se reflejará en el informe correspondiente al ejercicio de reporte de 2026.

Finalmente, la capacidad de implementación de estas acciones depende de la disponibilidad y asignación de recursos humanos, incluidos los equipos técnicos y responsables de proyecto; de recursos de gestión, como procedimientos y sistemas de seguimiento y control; y, de manera especialmente relevante, del acceso continuado a financiación en condiciones asumibles y del apoyo institucional asociado a la prestación del servicio público, así como de la madurez tecnológica (p. ej., electrificación e infraestructura de recarga), la capacidad de la cadena de suministro y los plazos de entrega. En este contexto, los efectos financieros anticipados de los riesgos físicos y de transición y de las oportunidades climáticas, así como su evolución por horizontes temporales, se presentan en el requisito de divulgación E1-9.

Objetivo climático principal y alcance

TMB ha establecido objetivos climáticos orientados a apoyar sus políticas y la gestión de los IRO materiales identificados en materia de cambio climático. En particular, la organización ha definido como **objetivo estratégico alcanzar la neutralidad climática en 2050 para las emisiones de GEI de alcance 1 y 2**, como objetivo bruto orientado a reducir las emisiones hasta valores iguales a cero en los alcances cubiertos, sin considerar eliminaciones de GEI, créditos de carbono ni emisiones evitadas como mecanismos para alcanzar el objetivo.

El alcance de este objetivo cubre, por tanto, los alcances 1 y 2. En esta fase, no se han establecido objetivos de reducción para el alcance 3, si bien TMB continúa avanzando en el desarrollo metodológico para cuantificar las emisiones asociadas a la cadena de valor y reforzar su gestión.

Asimismo, en el periodo de reporte no se dispone de objetivos intermedios formalmente aprobados ni de una trayectoria anual de reducción asociada; en consecuencia, la contribución cuantitativa por palanca para alcanzar este objetivo se informa de manera cualitativa a través del despliegue del PEEIAC (véanse E1-1 y E1-3).

Año base, valor de referencia y seguimiento del progreso

A efectos de los objetivos ambientales, el año base seleccionado es 2021, dado que representa un periodo estable y reciente, con condiciones operativas similares a las actuales; es posterior a 2020, afectado por la COVID-19, y anterior a la declaración del estado de sequía en el área metropolitana de Barcelona, que implicó restricciones en el consumo de agua.

En relación con el valor de referencia (2021), los valores base por alcance (t CO_2eq/año) son:

Valor base 2021	TB	FMB	TMB
Alcance 1	75.620,91	3.252,33	**78.873,24**
Alcance 2	181,28	0,00	**181,28**
Total	75.802,19	3.252,33	79.054,52

TMB realiza el seguimiento del progreso de este objetivo mediante inventarios anuales verificados e indicadores de intensidad vinculados a la actividad. En particular, se monitoriza la evolución de la intensidad de emisiones mediante indicadores operativos como kg CO_2 por coche-km y kg CO_2 por viajero, como apoyo a la toma de decisiones y a la mejora del desempeño ambiental. La información cuantitativa sobre emisiones y los indicadores asociados se presenta en el requisito de divulgación E1-6.

En relación con el cálculo del alcance 2, los inventarios incorporan la información disponible sobre contratación eléctrica; en el caso de TB, el informe indica la compra de electricidad con garantía de origen renovable al 100 % desde 2018; y, en el caso de FMB, durante el periodo 2018–2023 el consumo eléctrico se asocia a electricidad con garantías de origen renovable, mientras que el ejercicio 2024 refleja un cambio en el mix energético reportado, con consumo de energía procedente de fuentes no renovables y la incorporación de cogeneración a partir de un residuo sólido urbano (RSU), con impacto en las emisiones de alcance 2 reportadas. A efectos metodológicos, cuando se emplean garantías de origen, el seguimiento del alcance 2 se alinea con un enfoque basado en mercado. **La organización refuerza la fiabilidad del seguimiento mediante la verificación externa anual de los inventarios.**

Objetivos operativos complementarios y alineación con trayectorias

Adicionalmente al objetivo de neutralidad climática 2050, desde 2024 TMB integra objetivos climáticos y ambientales a través del Índice de Calidad Ambiental (IQA), un indicador de tipo «cesta» que permite monitorizar mensualmente la evolución del comportamiento ambiental global de la organización. **El «20 %» que se menciona no corresponde a una reducción única respecto a un año base, sino al peso que tiene cada uno de los cinco ámbitos en la puntuación total del IQA: consumo de energía, generación de emisiones, ahorro de emisiones, gestión de residuos y gestión del agua (20 % cada uno).** La nota mensual de cada indicador se calcula automáticamente en el Cuadro de Mando Ambiental comparando el valor del mes en curso con un valor objetivo definido como la media del valor del mismo mes de los tres últimos años; se asigna un semáforo (verde si se alcanza el objetivo, amarillo si se encuentra dentro de un margen de tolerancia del 10 % y rojo si no se alcanza) y una nota (de 0 a 10), que posteriormente se pondera según el peso correspondiente para obtener la nota final del IQA.

La finalidad de este indicador es implicar a las Direcciones de TMB en la definición y despliegue de planes y programas para reducir las emisiones de CO_2, NO_x y PM y contribuir a la mejora de la calidad del aire en el AMB, así como mejorar la gestión energética, reducir el consumo de agua y mejorar la gestión y la reducción de residuos (para más detalle de cada ámbito, véanse E2-3, E3-3 y E5-3).

En relación con la compatibilidad con 1,5 °C y el carácter «*science-based*», en el estado actual TMB no ha formalizado que el objetivo de neutralidad 2050 esté basado en la ciencia mediante un marco específico (p. ej., SBTi o trayectorias sectoriales IPCC/NGFS), ni dispone de una curva corporativa publicada con objetivos intermedios (p. ej., 2030). No obstante, el enfoque estratégico y de planificación del PEEIAC se enmarca en los objetivos europeos de descarbonización y orienta el progreso mediante palancas con acciones dirigidas a:

- Mejorar la eficiencia energética.
- Incrementar el uso de energías renovables.
- Reducir el uso de combustibles fósiles mediante la electrificación y modernización de la flota y las infraestructuras.
- Reducir el impacto de los gases refrigerantes.
- Reforzar la monitorización y la gestión energética.
- Avanzar en la descarbonización de la cadena de suministro.

La contribución cuantitativa por palanca a la consecución de un objetivo de reducción (desglosada por alcance 1, 2 y 3) aún no se encuentra cuantificada de manera completa y homogénea; en ejercicios futuros se prevé profundizar en esta atribución a partir del despliegue y seguimiento del PEEIAC (véase E1-3) y de la evolución de los inventarios de emisiones (véase E1-6).

Adaptación al cambio climático

En materia de adaptación, en el periodo de reporte no se han definido objetivos cuantitativos específicos (p. ej., umbrales de confort, indicadores de resiliencia o hitos de adaptación por activos). No obstante, la organización integra progresivamente consideraciones de adaptación vinculadas a la continuidad del servicio y al confort/salud (climatización, ventilación y protección de activos) dentro de la planificación técnica y de inversiones, en coherencia con los riesgos físicos identificados y con el análisis de resiliencia y sus efectos financieros previstos (véanse ESRS 2 SBM-3 y E1-9).

Requisito de divulgación E1-5 – Consumo y mix de energía

Alcance, objetivo y consideraciones generales

TMB reporta el consumo y el mix de energía asociados a sus operaciones propias con el objetivo de proporcionar una visión del consumo energético total, en valor absoluto, la participación de las energías renovables y la exposición a combustibles fósiles. La información se presenta desagregada por sociedad (TB y FMB) y, adicionalmente, de forma agregada para TMB.

En el periodo analizado no se identifican consumos procedentes de fuentes nucleares ni consumos de carbón. En 2025 no se identifica consumo de electricidad, calor, vapor o refrigeración adquiridos de origen fósil; sin embargo, en 2024 se ha identificado consumo de electricidad de alta tensión que, a efectos del mix energético, se ha clasificado como de origen fósil (véase «Electricidad adquirida y atributos de origen»).

Adicionalmente, el alcance de la información de FMB corresponde al consumo energético de la red de Metro y excluye las líneas automáticas L9/L10 Sur, propiedad de IFERCAT y operadas por TMB. Las cifras agregadas de TMB incorporan esta misma delimitación.

Electricidad adquirida y atributos de origen

- **TB:** desde enero de 2016 toda la electricidad en baja tensión que compra TB es de origen renovable mediante Garantías de Origen (GdO) y, desde enero de 2018, también lo es la de alta tensión.

- **FMB:** desde enero de 2016 (baja tensión) y enero de 2018 (alta tensión), la compra se ha realizado mediante GdO. Entre 2018 y 2023, la compra de electricidad se certificó como 100% de origen renovable.

De manera excepcional durante 2024, tanto en TB como en FMB, la electricidad de alta tensión incluyó, parcialmente, suministro asociado a cogeneración de alta eficiencia y, a efectos del mix energético, se ha clasificado como electricidad adquirida de origen fósil. En 2025, tanto la electricidad de alta tensión como la de baja tensión es de origen renovable.

Consumo de energía y mix por sociedad

La tabla siguiente presenta el **consumo total de energía de TB y su mix por fuentes —fósiles y renovables—, expresado en MWh**, y ofrece una comparativa interanual 2024-2025.

Consumo de energía y mix en TB	2025	2024
Consumo de combustibles procedentes del carbón y productos del carbón (MWh)	-	-
Consumo de combustibles procedentes del petróleo crudo y productos petrolíferos (MWh)	110.946,20	124.750,10
Consumo de combustibles procedentes del gas natural (MWh)	188.391,90	200.006,50
Consumo de combustibles procedentes de otras fuentes fósiles (MWh)	-	-
Consumo de electricidad/calor/vapor/refrigeración adquiridos de origen fósil (MWh)	-	8.010,79
Consumo total de energía fósil (MWh)	**299.338,10**	**332.767,39**
Proporción de fuentes fósiles sobre el consumo total de energía (%)	**92,36%**	**98,66%**
Consumo de energía procedente de fuentes nucleares (MWh)	**-**	**-**
Proporción de fuentes nucleares sobre el consumo total de energía (%)	**0%**	**0%**
Consumo de energía renovable en forma de combustible (biomasa, biogás, hidrógeno, etc.) (MWh)	5.364,70	1.320,60
Consumo de electricidad/calor/vapor/refrigeración adquiridos de origen renovable (MWh)	19.390,70	3.192,08
Consumo de energía renovable autogenerada no combustible (MWh)	-	-
Consumo total de energía renovable (MWh)	**24.755,40**	**4.512,68**
Proporción de renovables sobre el consumo total de energía (%)	**7,64%**	**1,34%**
Consumo total de energía (MWh)	324.093,50	337.280,07

La tabla siguiente presenta el **consumo total de energía de FMB y su mix por fuentes —fósiles y renovables—, expresado en MWh**, y ofrece una comparativa interanual 2024-2025.

Consumo de energía y mix en FMB	2025	2024
Consumo de combustibles procedentes del carbón y productos del carbón (MWh)	-	-
Consumo de combustibles procedentes del petróleo crudo y productos petrolíferos (MWh)	555,65	1,74
Consumo de combustibles procedentes del gas natural (MWh)	5.061,80	4.976,62
Consumo de combustibles procedentes de otras fuentes fósiles (MWh)	-	-
Consumo de electricidad/calor/vapor/refrigeración adquiridos de origen fósil (MWh)	-	233.396,57
Consumo total de energía fósil (MWh)	**5.617,45**	**238.374,93**
Proporción de fuentes fósiles sobre el consumo total de energía (%)	**2,37%**	**97,71%**
Consumo de energía procedente de fuentes nucleares (MWh)	**-**	**-**
Proporción de fuentes nucleares sobre el consumo total de energía (%)	**0%**	**0%**
Consumo de energía renovable en forma de combustible (biomasa, biogás, hidrógeno, etc.) (MWh)	-	-
Consumo de electricidad/calor/vapor/refrigeración adquiridos de origen renovable (MWh)	230.996,40	5.586,97
Consumo de energía renovable autogenerada no combustible (MWh)	0	0
Consumo total de energía renovable (MWh)	**230.996,40**	**5.586,97**
Proporción de renovables sobre el consumo total de energía (%)	**97,63%**	**2,29%**
Consumo total de energía (MWh)	236.613,85	243.961,91

Consum d'energia i mix TMB

La tabla siguiente **consolida el consumo de energía y el mix de TMB (agregado TB y FMB) por fuentes, en MWh,** con comparativa interanual 2024–2025.

Consumo de energía y mix en TMB	2025	2024
Consumo de combustibles procedentes del carbón y productos del carbón (MWh)	-	-
Consumo de combustibles procedentes del petróleo crudo y productos petrolíferos (MWh)	111.501,85	124.751,84
Consumo de combustibles procedentes del gas natural (MWh)	193.453,70	204.983,12
Consumo de combustibles procedentes de otras fuentes fósiles (MWh)	-	-
Consumo de electricidad/calor/vapor/refrigeración adquiridos de origen fósil (MWh)	-	241.407,36
Consumo total de energía fósil (MWh)	**304.955,55**	**571.142,32**
Proporción de fuentes fósiles sobre el consumo total de energía (%)	**54,39%**	**98,26%**
Consumo de energía procedente de fuentes nucleares (MWh)	**0**	**0**
Proporción de fuentes nucleares sobre el consumo total de energía (%)	**0%**	**0%**
Consumo de energía renovable en forma de combustible (biomasa, biogás, hidrógeno, etc.) (MWh)	5.364,70	1.320,60
Consumo de electricidad/calor/vapor/refrigeración adquiridos de origen renovable (MWh)	250.387,10	8.779,06
Consumo de energía renovable autogenerada no combustible (MWh)	-	-
Consumo total de energía renovable (MWh)	**255.751,80**	**10.099,66**
Proporción de renovables sobre el consumo total de energía (%)	**45,61%**	**1,74%**
Consumo total de energía (MWh)	560.707,35	581.241,98

Notas metodológicas

Enfoque común

Los datos de consumo se obtienen a partir de registros internos y se homogeneizan en MWh. De manera general, los consumos se registran en unidades físicas y se transforman en energía en dos etapas:

- **Conversión a MJ** mediante factores específicos (p. ej., 1 kWh = 3,6 MJ; 1 litro de gasóleo = 40,94 MJ).
- **Conversión de MJ a MWh** con la relación 1 MWh = 3.600 MJ.

La clasificación en el mix sigue las categorías del requisito E1-5 (p. ej., gasóleo en «productos petrolíferos», gas natural en «gas natural» y electricidad adquirida en «origen renovable» cuando se acredita con GdO). Por lo que respecta a la electricidad, y de manera excepcional en 2024, la parte de alta tensión, asociada parcialmente a cogeneración de alta eficiencia, se ha clasificado como «origen fósil», mientras que en 2025 la electricidad de alta tensión y de baja tensión se clasifica como «origen renovable» cuando dispone de GdO.

Especificidades TB

En TB, adicionalmente, se consideran factores específicos para vectores como:

- GNC: 1 kg de GNC = 50,358 MJ (a partir de 11.990 kcal/kg y 1 kcal = 0,0042 MJ).
- Hidrógeno: 1 kg de hidrógeno = 120 MJ. A efectos del mix energético, la energía asociada al hidrógeno se clasifica como «energía renovable en forma de combustible (biomasa, biogás, hidrógeno, etc.)», dado que el suministro de hidrógeno utilizado es de origen renovable.

Especificidades FMB

En FMB, los consumos se transforman en energía con factores específicos (incluida la conversión de electricidad y combustibles auxiliares). En cuanto a la electricidad, se asigna a «origen renovable» cuando dispone de GdO (baja tensión y alta tensión en 2025) y, de manera excepcional en 2024, la electricidad de alta tensión, asociada parcialmente a cogeneración de alta eficiencia, se ha clasificado como «origen fósil».

Eficiencia y aprovechamiento de energía

- **TB:** adicionalmente al consumo absoluto y mix, TB realiza el seguimiento de indicadores operativos de eficiencia energética y de consumo de la flota (p. ej., consumo unitario en l/100 km) para identificar oportunidades de mejora y reforzar la eficiencia en el uso de recursos en el marco de la gestión energética.

- **FMB:** durante 2024 finalizó el proyecto MetroCharge, que permite la recuperación de energía de frenado (13,07 GWh/año) y la generación fotovoltaica en cubiertas disponibles (0,76 GWh/año). Durante 2025 se han recuperado 4,03 MWh de energía de frenado gracias a los recuperadores instalados; el proyecto se encuentra en fase de ajuste (tensiones en catenaria y ajuste de tensiones de corte del material rodante). La vinculación con las medidas del PEEIAC y los recursos asociados se informa en los Requisitos de información E1-1 y E1-3.

Intensidad energética y conciliación con ingresos

De acuerdo con el Reglamento Delegado (UE) 2022/1288, la intensidad energética se calcula como la relación entre el consumo total de energía y los ingresos netos generados por actividades en sectores de gran impacto climático. Dado que las operaciones de TB y FMB están clasificadas dentro de la Sección H de la NACE, se consideran parte de este sector.

La tabla siguiente presenta la **intensidad energética de TB (MWh/M€) en relación con los ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático:**

Intensidad energética en TB	2025	2024
Consumo total de energía de actividades en sectores de alto impacto climático (MWh)	324.093,50	337.280,07
Ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático (M€)	458,07	441,97
Intensidad energética basada en ingresos netos (MWh/M€)	707,52	763,13

La tabla siguiente presenta la **intensidad energética de FMB (MWh/M€) en relación con los ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático:**

Intensidad energética en FMB	2025	2024
Consumo total de energía de actividades en sectores de alto impacto climático (MWh)	236.613,85	243.961,91
Ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático (M€)	681,50	672,11
Intensidad energética basada en ingresos netos (MWh/M€)	347,20	362,98

La tabla siguiente presenta la **intensidad energética de TMB (MWh/M€) en relación con los ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático:**

Intensidad energética en TMB	2025	2024
Consumo total de energía de actividades en sectores de alto impacto climático (MWh)	560.707,35	581.241,98
Ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático (M€)	1.197,98	1.101,70
Intensidad energética basada en ingresos netos (MWh/M€)	468,04	527,59

Este conjunto de información permite evaluar el consumo energético y la eficiencia energética en relación con la actividad económica, con desglose por sociedad y consolidación a nivel TMB.

Además, para garantizar la conectividad y trazabilidad entre la intensidad energética basada en ingresos (MWh/M€) y la información financiera reportada, los ingresos netos utilizados en el cálculo se concilian con las partidas y/o notas correspondientes de los estados financieros, mediante una referencia cruzada y, si procede, una conciliación cuantitativa.

A continuación se presentan las tablas de **conciliación de ingresos netos para TB, FMB y TMB** que muestran la correspondencia entre los importes empleados en el cálculo de la intensidad energética y los ingresos netos totales recogidos en los estados financieros.

TB

Concepto	Importe 2025	Importe 2024	Unidad
Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad energética	458,07	441,97	M€
Ingresos netos (otros)	N/A*	N/A*	M€
Ingresos netos totales (estados financieros)	458,07	441,97	M€

* Para el cálculo de la intensidad energética se han utilizado directamente los ingresos netos totales de los estados financieros; en consecuencia, la fila «Ingresos netos (otros)» no aplica.

FMB

Concepto	Importe 2025	Importe 2024	Unidad
Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad energética	681,5	672,11	M€
Ingresos netos (otros)	N/A*	N/A*	M€
Ingresos netos totales (estados financieros)	681,5	672,11	M€

* Para el cálculo de la intensidad energética se han utilizado directamente los ingresos netos totales de los estados financieros; en consecuencia, la fila «Ingresos netos (otros)» no aplica.

TMB

Concepto	Importe 2025	Importe 2024	Unidad
Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad energética	1.197,98	1.101,70	M€
Ingresos netos (otros)	N/A**	N/A**	M€
Ingresos netos totales (estados financieros)	1.146,21	1.121,14	M€

* Los «Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad energética» en TMB corresponden a la suma de los ingresos netos de TB y FMB sin interrelaciones. En consecuencia, pueden diferir de los «Ingresos netos totales (estados financieros)», que se presentan de acuerdo con el perímetro y los criterios de consolidación de los estados financieros.
** Para el cálculo de la intensidad energética se ha utilizado directamente el importe de «Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad energética»; en consecuencia, la fila «Ingresos netos (otros)» no aplica.



Requisito de divulgación ESRS E1-6 - Alcances brutos 1, 2, 3 y emisiones totales de GEI

TMB divulga las emisiones brutas de gases de efecto invernadero (GEI) para los alcances 1, 2 y 3 y las emisiones totales en toneladas de CO_2 equivalente (t CO_2 eq), con el objetivo de proporcionar una **visión de su impacto climático directo (alcance 1), indirecto asociado a la energía adquirida (alcance 2) y de la cadena de valor (alcance 3), y facilitar el seguimiento del progreso hacia la descarbonización.**

Metodología, fuentes de datos y perímetro

TMB aplica el criterio de control operativo para definir los límites del inventario. El perímetro incluye el 100% de las actividades bajo control operativo de TB (centros operativos de negocio y fuentes móviles: flota de autobuses y flota auxiliar) y de FMB (42 centros y 7 líneas), y en el caso de FMB se excluyen las líneas automáticas L9 y L10, propiedad de IFERCAT. En cuanto a las Oficinas Centrales, dado que son instalaciones corporativas compartidas, el consumo y las emisiones asociadas se asignan de manera proporcional (50 % a TB y 50 % a FMB) para el reporting por sociedad, con el objetivo de evitar dobles cómputos; en el reporting consolidado de TMB, estas emisiones quedan incorporadas de manera íntegra. Asimismo, no se identifican asociadas, empresas conjuntas ni filiales no consolidadas bajo control operativo que deban incorporarse al cálculo de emisiones.

La cuantificación se realiza de acuerdo con los principios del GHG Protocol y con procedimientos internos de control y revisión liderados por el Departamento de Medio Ambiente, con el apoyo de Administración y Finanzas, y mediante una herramienta de cálculo propia para garantizar la consistencia de los datos de actividad y los factores de emisión. Las emisiones reportadas son brutas y, por tanto, no incorporan remociones, almacenamiento de GEI ni créditos/compensaciones de carbono.

Los datos de actividad se basan en facturas, certificados y registros internos (electricidad, combustibles, refrigerantes y registros vinculados a residuos y movilidad para el alcance 3). Las emisiones de GEI asociadas a los refrigerantes del ejercicio 2025 se han estimado, ante la ausencia de datos definitivos de cierre, partiendo de la premisa de que los consumos de gases refrigerantes se mantienen iguales a los del año anterior, dado que no se han identificado cambios relevantes en el consumo ni en el mantenimiento.

Los cálculos se han realizado utilizando una herramienta interna de TMB, que permite la trazabilidad y la revisión anual de las emisiones reportadas. Los factores de emisión y los criterios de cálculo se alinean con la calculadora anual del MITECO para el cálculo de la huella de carbono de la organización y con la guía de la OCCC, según corresponda para cada fuente. Tanto TB como FMB no están sujetos a regímenes regulados de comercio de derechos de emisión (ETS) en relación con las fuentes inventariadas.



Principales fuentes de datos de actividad, unidades y sistemas de origen

Los factores de emisión y criterios de cálculo se alinean con la calculadora anual del MITECO para el cálculo de la huella de carbono de organización y con la guía de la OCCC, según corresponda para cada fuente. Tanto TB como FMB no están sujetas a regímenes regulados de comercio de emisiones (ETS) en relación con las fuentes inventariadas.

Alcance	Fuente/categoría	Origen del dato de actividad	Unidad de entrada	Sistema/registro	Tratamiento
1	Combustión fija en TB	Consumos de gas natural en instalaciones/equipos	kWh (según factura/certificado)	Facturas o certificados de consumo del suministrador	Incluido en el alcance 1 cuando aplica
1	Combustión móvil en TB (flota y flota auxiliar)	Combustión fija	litros / kg / kWh (según origen)	Lecturas de chip (bus), vales de almacén (auxiliar) y aplicativo TBK; facturas/ certificados (gas/GNC)	Incluido en el alcance 1
1	Emisiones fugitivas (refrigerantes)	Recargas e intervenciones de mantenimiento	kg	Certificados y facturas de empresas mantenedoras/recargadoras	Conversión a CO_2eq con GWP
1	Combustión en FMB (equipos auxiliares y usos en instalaciones, cuando aplica)	Consumos de gas natural y/o gasóleo asociados a equipos auxiliares e instalaciones	kWh (PCS) / litros (según factura o registro)	Facturas de la comercializadora (gas natural)/vales de almacén y registros internos (gasóleo)	Incluido en el alcance 1 cuando aplica
2	Electricidad adquirida	Consumos eléctricos por CUPS/centro	kWh	Facturación eléctrica (alta tensión: distribuidora; baja tensión: comercializadora) + registros internos	Incluye el 100 % de Oficinas Centrales; excluye L9/L10 (IFERCAT)
2	Mix/atributos (GdO)	Evidencias y caracterización del suministro	N/A	Documentación de la comercializadora/ CNMC (GdO)	Impacto en el cálculo *market-based*
3	(Cat. 2) Bienes de capital	Inversiones/CapEx atribuibles (inmovilizado)	€	SAP (compras/inmovilizado) + contabilidad	Factores e hipótesis según metodología interna
3	(Cat. 3) Actividades relacionadas con combustibles y energía (no incluidas en 1–2)	Actividad derivada de consumos de alcance 1 y 2	kWh, litros, kg, etc.	Mismas fuentes de alcance 1 y 2	Factores upstreamsegún metodología
3	(Cat. 5) Residuos generados en las operaciones	Cantidades de residuos por fracción	t	Registros de gestión de residuos/ documentación del transportista y gestor autorizado	Incluye emisiones asociadas al transporte y tratamiento
3	(Cat. 6 y 7) Movilidad (viajes/visitas y desplazamientos de personas empleadas)	Datos de movilidad laboral y de viajes	km-persona / km / %	PDE y registros internos (según disponibilidad)	Cálculo según hipótesis (*in itinere* en Cat. 7; *in labore* y visitas en Cat. 6)

Alcances incluidos y gases reportados

Las emisiones se reportan en t CO_2eq e incluyen los GEI relevantes según las fuentes inventariadas:

- **Alcance 1:** emisiones directas de combustión (fuentes fijas cuando aplica y fuentes móviles en el caso de TB) y emisiones fugitivas de refrigerantes. Se cuantifica CO_2 y, cuando el factor está disponible, también CH_4 y N_2O; para refrigerantes, se incluyen HFC (p. ej., R134a, R513A) convertidos a CO_2eq.

- **Alcance 2 (ubicación y mercado):** electricidad adquirida y consumida. Las emisiones de alcance 2 se calculan y se divulgan tanto según el método basado en la localización (*location-based*) como según el método basado en el mercado (*market-based*). En ambos casos, el consumo eléctrico es el mismo; lo que varía es el factor de emisión aplicado:

  - **Método basado en la ubicación:** calcula las emisiones a partir del factor de emisión medio de la red eléctrica del territorio donde se consume la electricidad, sin considerar instrumentos contractuales (p. ej., GdO). El factor de emisión utilizado para el año 2024 corresponde al mix nacional: 0,283 kg CO_2/kWh.

  - **Método basado en el mercado:** calcula las emisiones según las características contractuales de la electricidad adquirida, incluidas Garantías de Origen (GdO), PPA o tarifas verdes, siempre que cumplan los criterios de calidad del GHG Protocol (trazabilidad y unicidad, correspondencia temporal y geográfica, ausencia de doble contabilización y factores de emisión verificables).

- **Alcance 3:** emisiones indirectas aguas arriba y aguas abajo. Para el inventario 2024 (como referencia) se han incluido las categorías: bienes de capital, actividades relacionadas con combustibles y energía (no incluidas en 1 o 2), residuos generados en las operaciones, viajes de negocios (incluidos *in labore* y visitas) y desplazamientos de personas empleadas (*in itinere*). Se ha excluido la contabilización de las emisiones derivadas del consumo de agua porque representan menos del 5 % respecto a la suma de Alcance 1 y 2. Actualmente, no se dispone de la información necesaria para determinar el porcentaje de emisiones de Alcance 3 calculado con datos primarios o secundarios.

- No se han identificado emisiones biogénicas de CO_2 en el periodo reportado, ni emisiones relevantes de PFC, SF6 o NF3 dentro del perímetro. Las emisiones reportadas no incorporan créditos ni compensaciones.

No se han producido cambios significativos en la definición del perímetro de la organización reportante ni en el alcance de la cadena de valor considerado para el cálculo de emisiones respecto a ejercicios anteriores; en consecuencia, se mantiene la comparabilidad interanual. Asimismo, no se han registrado cambios metodológicos ni actualizaciones de factores de emisión que afecten a la comparabilidad año a año.

Emisiones *locked-in*

Dada la naturaleza intensiva en activos de la actividad (flota, infraestructuras y equipamientos), las decisiones de inversión y renovación pueden condicionar la evolución de emisiones futuras y la exposición al riesgo de transición. Sin embargo, en este ejercicio no se ha llevado a cabo una cuantificación específica de emisiones *locked-in* asociadas a activos y productos clave en el marco del inventario anual, y se prevé incorporar este análisis en próximos ejercicios para reforzar la evaluación del riesgo de transición y la alineación con el objetivo de neutralidad climática.



Incertidumbre, fiabilidad y verificación

La información incorpora un análisis de incertidumbre y una valoración de la calidad de los datos y de los factores de emisión, con calificaciones de tipo «baja/muy baja», de acuerdo con los criterios metodológicos internos y la disponibilidad de datos. La guía metodológica desarrolla el enfoque de fiabilidad basado en la combinación «dato de actividad × factor de emisión» y en escalas de calidad para reforzar la trazabilidad.

El inventario de emisiones correspondiente al ejercicio 2024 (fecha de finalización 27/06/2025) ha sido objeto de verificación externa en el marco del Programa de Acuerdos Voluntarios de la Oficina Catalana del Cambio Climático. La verificación ha sido realizada por una entidad verificadora acreditada, con visita in situ los días 19, 26 y 27 de junio de 2025, de acuerdo con el Protocolo de Verificación del Programa y la ISO 14064-3, con referencia a la conformidad de la metodología de cuantificación con la ISO 14064-1.

La conclusión del verificador es una conformidad favorable sobre las emisiones declaradas del periodo verificado y, como referencia, se indican los totales verificados:

TMB

250.429,60 t CO_2eq.

TB

104.648,4 t CO_2eq.

FMB

145.781,02 t CO_2eq.

Como parte del proceso, el informe recoge oportunidades de mejora orientadas a reforzar la trazabilidad y la robustez del sistema (p. ej., agilizar la implantación de la plataforma corporativa de suministros energéticos, valorar maquinaria para la extracción/análisis y reaprovechamiento de refrigerantes, y disponer de un estudio de ACV/DAP actualizado).

Finalmente, cabe tener en cuenta que los valores declarados a la OCCC pueden presentar diferencias inmateriales respecto a los valores calculados internamente por TMB (en una cantidad relativa inferior al 0,0001 %), debido principalmente a diferencias en la precisión y el truncamiento de decimales en los datos de origen; en cualquier caso, los resultados son consistentes en el redondeo a 1 decimal.

Emisiones de GEI (t CO_2eq) por sociedad

Tal como se ha descrito anteriormente, TMB calcula y verifica la huella de GEI por sociedad, de acuerdo con el criterio de control operativo y la metodología corporativa. A continuación, **se presentan los resultados de emisiones (t CO_2eq) desglosados por sociedad.**

En primer lugar, se muestran los resultados correspondientes a **TB, por alcance (1, 2 y 3) y emisiones totales.**



TB - Indicador	Retrospectivo				Metas y años objetivo		
	2021 (t CO_2eq)	2024 (t CO_2eq)	2025 (t CO_2eq)	% 2025 (N/N-1)	2030	2050	% anual objetivo /año base
Emisiones de GEI – Alcance 1							
Emisiones brutas de GEI Alcance 1	75.620,91	71.310,83	64.524,85	-9,52%	N/D	0**	~3,45%***
Porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 procedentes de regímenes regulados de comercio de emisiones (%)	N/A	N/A	N/A	N/A	-	-	-
Emisiones de GEI – Alcance 2							
Emisiones brutas de GEI Alcance 2 (basadas en localización)	2.253,37	3.170,41	5.487,57	73,09%	N/D	N/D	-
Emisiones brutas de GEI Alcance 2 (basadas en mercado)	181,28	2.146,89	0,00	-100%	N/D	0**	~3,45%***
Emisiones de GEI – Alcance 3							
Emisiones indirectas brutas totales (Alcance 3)	26.050,20	31.190,82	31.190,82*	-	N/D	N/D	-
Bienes y servicios adquiridos	-	-	-	-	-	-	-
Bienes de capital	9.019,00	14.860,33	14.860,33*	-	-	-	-
Actividades relacionadas con combustibles y energía (no incluidas en Alcance 1 o 2)	13.888,30	12.751,39	12.751,39*	-	-	-	-
Transporte y distribución aguas arriba	-	-	-	-	-	-	-
Residuos generados en las operaciones	144,3	234,19	234,19*	-	-	-	-
Viajes de negocios	-	370,71	370,71*	-	-	-	-
Desplazamientos de personas empleadas	2.998,60	2.974,20	2.974,20*	-	-	-	-
Activos arrendados aguas arriba	-	-	-	-	-	-	-
Transporte y distribución aguas abajo	-	-	-	-	-	-	-
Procesamiento de productos vendidos	-	-	-	-	-	-	-
Uso de productos vendidos	-	-	-	-	-	-	-
Tratamiento al final de la vida útil de productos vendidos	-	-	-	-	-	-	-
Activos arrendados aguas abajo	-	-	-	-	-	-	-
Franquicias	-	-	-	-	-	-	-
Inversiones	-	-	-	-	-	-	-
Emisiones totales de GEI							
Emisiones totales de GEI (basadas en localización)	103.924,48	105.672,06	101.203,24	-4,23%	N/D	N/D	-
Emisiones totales de GEI (basadas en mercado)	101.852,39	104.648,54	95.715,67	-8,54%	N/D	N/D	-

Seguidamente, se presentan los resultados de **FMB**, con el mismo criterio de desagregación por alcance y emisiones totales.

FMB - Indicador	Retrospectivo				Metas y años objetivo		
	2021 (t CO_2eq)	2024 (t CO_2eq)	2025 (t CO_2eq)	% 2025 (N/N-1)	2030	2050	% anual objetivo /año base
Emisiones de GEI – Alcance 1							
Emisiones brutas de GEI Alcance 1	3.252,33	1.590,03	1.750,42	10,09%	N/D	0**	~3,45%***
Porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 procedentes de regímenes regulados de comercio de emisiones (%)	0%	0%	0%	-	-	-	-
Emisiones de GEI – Alcance 2							
Emisiones brutas de GEI Alcance 2 (basadas en localización)	68.698,52	67.632,34	65.371,98	-3,34%	N/D	N/D	-
Emisiones brutas de GEI Alcance 2 (basadas en mercado)	0,00	62.550,28	0,00	-100%	N/D	0**	N/A
Emisiones de GEI – Alcance 3							
Emisiones indirectas brutas totales (Alcance 3)	4.150,70	81.640,73	81.640,73*	-	N/D	N/D	-
Bienes y servicios adquiridos	-	-	-	-	-	-	-
Bienes de capital	1.149,20	66.421,56	66.421,56*	-	-	-	-
Actividades relacionadas con combustibles y energía (no incluidas en Alcance 1 o 2)	257,2	11.443,33	11.443,33*	-	-	-	-
Transporte y distribución aguas arriba	-	-	-	-	-	-	-
Residuos generados en las operaciones	253,9	1.012,42	1.012,42*	-	-	-	-
Viajes de negocios	0	306,26	306,26*	-	-	-	-
Desplazamientos de personas empleadas	2.490,40	2.457,16	2.457,16*	-	-	-	-
Activos arrendados aguas arriba	-	-	-	-	-	-	-
Transporte y distribución aguas abajo	-	-	-	-	-	-	-
Procesamiento de productos vendidos	-	-	-	-	-	-	-
Uso de productos vendidos	-	-	-	-	-	-	-
Tratamiento al final de la vida útil de productos vendidos	-	-	-	-	-	-	-
Activos arrendados aguas abajo	-	-	-	-	-	-	-
Franquicias	-	-	-	-	-	-	-
Inversiones	-	-	-	-	-	-	-
Emisiones totales de GEI							
Emisiones totales de GEI (basadas en localización)	76.101,55	150.863,10	148.763,13	-1,39%	N/D	N/D	-
Emisiones totales de GEI (basadas en mercado)	7.403,03	145.781,04	83.391,15	-42,80%	N/D	N/D	-

Notas sobre las tablas:

*A la fecha de elaboración de este informe, las emisiones de alcance 3 del ejercicio 2025 no están disponibles, dado que el cálculo depende de la publicación anual de los factores de emisión (prevista para finales de junio de 2026) y de datos adicionales que deben facilitar otros departamentos. Por este motivo, y únicamente como valor de referencia, se han utilizado los valores de alcance 3 de 2024 como estimación provisional para 2025, asumiendo un orden de magnitud similar. Esta información se actualizará cuando se disponga del cálculo definitivo de 2025.

** Objetivo corporativo de neutralidad climática en 2050 para los alcances 1 y 2.

*** El «% anual objetivo/año base» se ha estimado, con carácter orientativo, como una trayectoria lineal desde el año base 2021 hasta 2050 para alcanzar el objetivo de cero t CO_2eq en los alcances cubiertos.

N/D: no definido (no se ha establecido un objetivo/trayectoria cuantitativa para el indicador o para el horizonte indicado).

N/A: cuando el valor de referencia es cero o no está definido, el cálculo porcentual no es aplicable.

A continuación se presenta, a efectos de síntesis, la **tabla consolidada de TMB con los principales indicadores de emisiones de GEI (alcances 1, 2 y 3) y de emisiones totales**, agregando los datos de TB y FMB de acuerdo con el mismo perímetro y criterios metodológicos descritos en este apartado.

Indicador	Retrospectivo			
	2021 (t CO_2eq)	2024 (t CO_2eq)	2025 (t CO_2eq)	% 2025 (N/N-1)
Emisiones de GEI – Alcance 1				
Emisiones brutas de GEI Alcance 1	78.873,24	72.900,86	66.275,27	-9,09%
Emisiones de GEI – Alcance 2				
Emisiones brutas de GEI Alcance 2 (basadas en localización)	70.951,89	70.802,75	70.859,55	0,08%
Emisiones brutas de GEI Alcance 2 (basadas en mercado)	181,28	64.697,17	0	-100%
Emisiones de GEI – Alcance 3				
Emisiones indirectas brutas totales (Alcance 3)	30.200,90	112.831,55	112.831,55*	-
Bienes de capital	10.168,20	81.281,89	81.281,89*	-
Actividades relacionadas con combustibles y energía (no incluidas en Alcance 1 o 2)	14.145,50	24.194,72	24.194,72*	-
Residuos generados en las operaciones	398,2	1.246,61	1.246,61*	-
Viajes de negocios	-	676,97	676,97*	-
Desplazamientos de personas empleadas	5.489,00	5.431,36	5.431,36*	-
Emisiones totales de GEI				
Emisiones totales de GEI (basadas en localización)	180.026,03	256.535,16	249.966,37	-2,56%
Emisiones totales de GEI (basadas en mercado)	109.255,42	250.429,58	179.106,82	-28,48%

* Se han estimado los mismos valores que para el ejercicio 2024.

Intensidad de emisiones

TMB divulga la intensidad de emisiones de GEI como emisiones totales de GEI por ingresos netos, diferenciando entre el método basado en la localización y el basado en el mercado, para facilitar la comparabilidad y la lectura de la eficiencia climática en relación con la actividad económica. La intensidad se calcula como el cociente entre las emisiones totales (t CO_2eq) y los ingresos netos del periodo (en millones de euros), de acuerdo con los criterios de los ESRS.

La tabla siguiente presenta la intensidad energética de **TB (t CO_2eq/M€)** en relación con los ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático:

Intensidad de GEI basada en ingresos netos en TB	**2025**	**2024**
Emisiones totales de GEI – basadas en localización (t CO_2eq)	101.203,24	105.672,06
Emisiones totales de GEI – basadas en mercado (t CO_2eq)	95.715,67	104.648,54
Ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático (M€)	458,07	441,97
Intensidad de GEI basada en ingresos netos – basada en localización (t CO_2eq/M€)	220,93	239,09
Intensidad de GEI basada en ingresos netos – basada en mercado (t CO_2eq/M€)	208,95	236,78

La tabla siguiente presenta la intensidad energética de **FMB (t CO_2eq/M€)** en relación con los ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático:

Intensidad de GEI basada en ingresos netos en FMB	**2025**	**2024**
Emisiones totales de GEI – basadas en localización (t CO_2eq)	148.763,13	150.863,10
Emisiones totales de GEI – basadas en mercado (t CO_2eq)	83.391,15	145.781,04
Ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático (M€)	681,5	672,11
Intensidad de GEI basada en ingresos netos – basada en localización (t CO_2eq/M€)	218,29	224,46
Intensidad de GEI basada en ingresos netos – basada en mercado (t CO_2eq/M€)	122,36	216,9

La tabla siguiente presenta la intensidad energética de **TMB (t CO_2eq/M€)** en relación con los ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático:

Intensidad de GEI basada en ingresos netos en TMB	**2025**	**2024**
Emisiones totales de GEI – basadas en localización (t CO_2eq)	249.966,37	256.535,16
Emisiones totales de GEI – basadas en mercado (t CO_2eq)	179.106,82	250.429,58
Ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático (M€)	1.197,98	1.101,70
Intensidad de GEI basada en ingresos netos – basada en localización (t CO_2eq/M€)	208,66	232,85
Intensidad de GEI basada en ingresos netos – basada en mercado (t CO_2eq/M€)	149,51	227,31

Además, con el fin de garantizar la conectividad y trazabilidad entre la intensidad de GEI basada en ingresos (t CO_2eq/M€) y la información financiera reportada, los ingresos netos utilizados en el cálculo se concilian con las partidas y/o notas correspondientes de los estados financieros, mediante una referencia cruzada y, en su caso, una conciliación cuantitativa.

En el año 2025 TMB ha tenido un total de 179.106,82 t CO_2eq (mercado), un 28,48% menos que en 2024.

A continuación, se presentan las tablas de **conciliación de ingresos netos para TB, FMB y TMB,** que muestran la correspondencia entre los importes utilizados en el cálculo de la intensidad de GEI y los ingresos netos totales recogidos en los estados financieros.

TB

Concepto	Importe 2025	Importe 2024	Unidad
Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad de GEI	458,07	441,97	M€
Ingresos netos (otros)	N/A*	N/A*	M€
Ingresos netos totales (estados financieros)	458,07	441,97	M€

* Para el cálculo de la intensidad de GEI se han utilizado directamente los ingresos netos totales de los estados financieros; en consecuencia, la fila «Ingresos netos (otros)» no aplica.

FMB

Concepto	Importe 2025	Importe 2024	Unidad
Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad de GEI	681,5	672,11	M€
Ingresos netos (otros)	N/A*	N/A*	M€
Ingresos netos totales (estados financieros)	681,5	672,11	M€

* Para el cálculo de la intensidad de GEI se han utilizado directamente los ingresos netos totales de los estados financieros; en consecuencia, la fila «Ingresos netos (otros)» no aplica.

TMB

Concepto	Importe 2025	Importe 2024	Unidad
Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad de GEI	1.197,98	1.101,70	M€
Ingresos netos (otros)	N/A**	N/A**	M€
Ingresos netos totales (estados financieros)	1.146,21	1.121,14	M€

* Los «Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad de GEI» en TMB corresponden a la suma de los ingresos netos de TB y FMB sin interrelaciones. En consecuencia, pueden diferir de los «Ingresos netos totales (estados financieros)», que se presentan de acuerdo con el perímetro y los criterios de consolidación de los estados financieros.
** Para el cálculo de la intensidad de GEI se ha utilizado directamente el importe de «Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad de GEI»; en consecuencia, la fila «Ingresos netos (otros)» no aplica.

Además, para realizar el seguimiento de la eficiencia climática del servicio prestado, cada sociedad calcula también la **intensidad de emisiones en g CO_2eq por pasajero-km**, a partir del número anual de validaciones y una distancia media por viaje (hipótesis específica para cada sociedad).

Intensidad de emisiones en TB (g CO_2eq/pasajero-km)	2021	2024	2025
Alcances 1 i 2	197,96	129,27	111,19
Alcance 3	68,03	54,89	54,89*

* Se han estimado los mismos valores que para el ejercicio 2024.

Intensidad de emisiones en FMB (g CO_2eq/pasajero-km)	2021	2024	2025
Alcances 1 i 2	2,49	29,33	0,78
Alcance 3	3,18	37,34	37,34*

* Se han estimado los mismos valores que para el ejercicio 2024.

Requisito de divulgación ESRS E1-7 – Eliminación de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono

En el ejercicio objeto del informe, TMB no dispone de proyectos propios de absorción y almacenamiento de GEI, ni ha reportado absorciones o almacenamientos de GEI derivados de proyectos desarrollados en sus operaciones o con contribución a la cadena de valor aguas arriba o aguas abajo. En consecuencia, no se registran toneladas de CO_2eq absorbidas o almacenadas por actividad de absorción en el periodo.

Por otra parte, TMB no ha adquirido créditos de carbono fuera de su cadena de valor, ni los ha cancelado durante el periodo objeto del informe, ni mantiene compromisos contractuales vigentes para la compra o cancelación futura de créditos de carbono. En consecuencia:

Créditos de carbono	**t CO_2eq**
Cancelados en el periodo	-
Previstos para cancelar en el futuro	-

Asimismo, en el periodo objeto del informe no se han formulado declaraciones de neutralidad de GEI basadas en el uso de créditos de carbono. El objetivo climático declarado por la organización se articula como un objetivo bruto (sin compensaciones) y, en consecuencia, no se reporta un objetivo de «cero neto» con neutralización de emisiones residuales mediante absorciones en el sentido del requisito.

Requisito de divulgación ESRS E1-8 – Fijación interna de precios del carbono

En el ejercicio de reporte, TMB no aplica esquemas internos de fijación de precios del carbono. En consecuencia, no existe un ámbito de aplicación definido, ni un nivel de precio interno establecido, ni volúmenes de emisiones cubiertos por estos esquemas.

Adicionalmente, en el periodo de reporte, TMB no está sujeto a esquemas regulados de precio del carbono ni a sistemas de comercio de emisiones aplicables a sus actividades, de acuerdo con la información disponible a la fecha de cierre.

Requisito de divulgación ESRS E1-9 – Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición de importancia relativa y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático

De acuerdo con el análisis de riesgos y oportunidades climáticas materiales descrito en el requisito de divulgación ESRS 2 SMB-3, se presentan a continuación los efectos financieros previstos asociados a los riesgos físicos, los riesgos de transición y las oportunidades climáticas identificadas.

Los importes se han estimado en euros constantes de 2023 y expresan incrementos anuales de costes o ingresos respecto al ejercicio base 2023, para los distintos horizontes temporales definidos. Este ejercicio de estimación se ha llevado a cabo de manera equivalente para TB y FMB, de acuerdo con la metodología y los supuestos descritos en SBM-3.



Resultados agregados y principales factores explicativos en TB

A continuación se recogen los resultados agregados de TB (importes en euros constantes de 2023) en términos de incremento anual de costes y de ingresos respecto de 2023, por horizonte temporal:

Incremento anual (M€) respecto a 2023	Corto plazo	Medio plazo	Largo plazo
Total incremento anual de costes	23,2–23,5	85,5–85,8	77,4–77,7
Total incremento anual de ingresos	1,2	11,3	11,3

Los principales factores que explican los **incrementos agregados de costes anuales** se asocian, de forma sintética, a:

- **Aumento de temperatura:** sobrecalentamiento y averías en vehículos, pérdida de confort térmico de la clientela e incrementos de mantenimiento/consumo de carburante.
- **Adaptación de instalaciones y salud laboral:** medidas de refrigeración para evitar afectaciones a las personas trabajadoras.
- **Ajustes operativos por cambios en la demanda y el servicio:** incertidumbre en la distribución horaria del pasaje, con inversiones asociadas en flota y cocheras.
- **Protección de activos e instalaciones:** prevención de incendios forestales y adecuación de infraestructuras.
- **Transición de la flota:** renovación hacia tecnologías más limpias (eléctrica e hidrógeno), incluidas las necesidades operativas asociadas.

Por lo que respecta a las oportunidades, los **incrementos de ingresos y/o ahorros** se explican principalmente por:

- **Reducción del gasto energético** derivada de la sustitución de la flota y de las mejoras de eficiencia en las instalaciones.
- **Estimación del incremento de viajeros** por cambios en las preferencias del consumidor (según proyecciones de la ATM).
- Mejora potencial del **acceso a incentivos y financiación** (valoración cualitativa).



Resultados agregados y principales factores explicativos en FMB

De manera análoga, a continuación se recogen los resultados agregados de FMB (importes en euros constantes de 2023) en términos de incremento anual de costes y de ingresos respecto de 2023, por horizonte temporal:

Incremento anual (M€) respecto a 2023	Corto plazo	Medio plazo	Largo plazo
Total incremento anual de costes	3,3	29,2	31,5
Total incremento anual de ingresos	8,3	13,4	13,4

Los **principales factores que explican los incrementos agregados de costes anuales** se asocian, de manera sintética, a:

- **Confort térmico de la clientela por aumento de temperatura:**
  - » **A bordo:** aire acondicionado y consumo energético asociado.
  - » **En infraestructura:** ventilación y refrigeración en túneles y estaciones, con inversiones y refuerzo de capacidades técnicas.
- **Riesgos de transición:** adecuación y sustitución de activos por requisitos normativos con horizonte 2035.
- **Operación y servicio:** incrementos de gastos de operación y amortizaciones vinculados al Plan de Mejora de la Calidad.

Adicionalmente, se ha identificado una posible afectación futura sobre el confort térmico y la salud de las personas trabajadoras en talleres y dependencias, si bien no se han cuantificado impactos ni se han definido actuaciones específicas en el ejercicio. Por lo que respecta a las **oportunidades, los incrementos de ingresos y/o ahorros** se explican principalmente por:

- **Ahorros por eficiencia energética en la flota** (p. ej., modelo económico de conducción, MetroCharge) y en las instalaciones (p. ej., iluminación LED, generación fotovoltaica).
- **Estimación del incremento de viajeros** por cambios en las preferencias del consumidor (según proyecciones de la ATM).
- **Mejora potencial del acceso a incentivos y financiación** (valoración cualitativa).

Síntesis consolidada de TMB y notas metodológicas

En conjunto, los resultados de TB y FMB ponen de manifiesto **incrementos anuales de costes asociados, principalmente, a la exposición a riesgos físicos** (temperaturas elevadas y episodios extremos) y a **requisitos de transición que afectan a los activos y a la operación, así como oportunidades vinculadas a la eficiencia energética y a la evolución de la demanda de transporte público.** Las actuaciones identificadas comportan inversiones relevantes (renovación de flota, modernización de instalaciones y mejoras de eficiencia), algunas de las cuales ya están recogidas en instrumentos de planificación y gestión vigentes. En ejercicios futuros, se prevé profundizar en la alineación entre los riesgos financieros identificados y los instrumentos de planificación climática de la organización, incluido el despliegue del PEEIAC.

En relación con los requisitos cuantitativos detallados del Requisito de Divulgación ESRS E1-9, la entidad aplica el régimen transitorio previsto por los ESRS y reporta en esta fase información principalmente cualitativa cuando la preparación de determinadas magnitudes cuantitativas resulta impracticable en el periodo objeto del informe. Se prevé profundizar progresivamente en la desagregación y alineación con los estados financieros en ejercicios futuros.

A efectos de trazabilidad con la información financiera, las inversiones y los gastos del ejercicio 2025 relacionados con el medio ambiente se detallan en los estados financieros en la nota 13 en el caso de FMB y TB, y en la nota 12 en el caso del informe consolidado.



8.4. Contaminación

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

De acuerdo con el proceso de DMA descrito en el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad, donde se explica la metodología aplicada para identificar y evaluar los IRO, la contaminación se ha evaluado de manera transversal considerando los vectores de contaminación del aire, el agua y el suelo. Como resultado de esta evaluación, el tema se ha clasificado como asunto no material en el ejercicio 2025, mientras que en el ejercicio 2024 la contaminación del aire había sido identificada como material.

Dado este cambio de materialidad y aunque no se responde a la totalidad de los requisitos de divulgación del ESRS E2, TMB mantiene un reporte selectivo y parcial sobre contaminación en coherencia con la Ley 11/2018 y en un ejercicio de transparencia, preservando la comparabilidad en aquellos aspectos sobre los que se dispone de información, especialmente en lo relativo a la contaminación atmosférica.

Todas las instalaciones y operaciones de TMB están incluidas dentro de una Zona de Protección del Ambiente Atmosférico, hecho que refuerza la necesidad de aplicar medidas específicas de prevención y control para minimizar las emisiones contaminantes y contribuir a la mejora de la calidad del aire.

La Política Ambiental de TMB (2017) establece los principios y compromisos corporativos para prevenir la contaminación.

En este contexto, se han identificado los siguientes IRO no materiales relacionados con la contaminación:

- **Impacto negativo:** contaminación del agua y/o del suelo como consecuencia de vertidos o fugas de sustancias contaminantes por un mal funcionamiento de las instalaciones o de la flota, o por una manipulación inadecuada.
- **Impacto negativo:** contaminación del agua y/o del suelo derivada de un mantenimiento, dimensionamiento o funcionamiento incorrectos de las instalaciones de tratamiento de agua.
- **Impacto positivo:** reducción del impacto acústico y mejora de la calidad del aire en el AMB mediante la adquisición de flota con nuevas tecnologías, como vehículos eléctricos o de hidrógeno.
- **Oportunidad:** mejora de la competitividad e incremento potencial de la demanda como resultado de la aplicación de políticas de restricción del vehículo privado y de mejora de la calidad del aire, como las ZBE o los peajes urbanos.

Requisito de divulgación E2-1 – Políticas relacionadas con la contaminación

El marco de políticas aplicable en materia de contaminación se fundamenta, principalmente, en la **Política Ambiental de TMB (2017)**, ya descrita en el apartado E1-2, aprobada por la Dirección y disponible en la web corporativa. Esta política establece los principios y compromisos corporativos para prevenir la contaminación, garantizar el cumplimiento normativo e impulsar la mejora continua, y apoya la gestión de los IRO identificados en el apartado anterior, especialmente los vinculados a la reducción de emisiones atmosféricas y a la prevención de afectaciones al agua y al suelo derivadas de la actividad y del funcionamiento de las instalaciones.

De manera complementaria, TMB dispone de la Política de compra ambientalmente responsable (2017), que integra criterios ambientales y sociales en la adquisición de bienes y servicios. Esta política establece el compromiso con la prevención de la contaminación, entre otros, promoviendo la incorporación sistemática de requisitos ambientales en licitaciones y contratos, el fomento de prácticas de ahorro en el consumo y la definición de niveles de exigencia ambiental en la contratación (véase apartado 9.2. Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa).

Por lo que respecta a la cadena de valor, y en coherencia con el marco de Coordinación Ambiental de Actividades Empresariales, los proveedores sujetos a CAE son informados de la Política Ambiental y, en el caso de proveedores de alto riesgo, se exigen autodeclaraciones de compromiso ambiental (véase E1-2).

El despliegue de este marco se articula mediante los sistemas de gestión ambiental y energética implantados en TMB (véase E1-2) y mediante procedimientos operativos. En particular, TMB dispone del procedimiento P703 – Procedimiento de prevención de la contaminación atmosférica y lumínica (2021), cuyo objeto es establecer la sistemática en TMB para prevenir la contaminación lumínica y las emisiones a la atmósfera, garantizando el cumplimiento de la normativa aplicable en lo relativo a la identificación de actividades potencialmente contaminantes, los límites establecidos y los controles que deben realizarse. Este procedimiento es de aplicación a todos los centros de TMB, tanto a sus instalaciones como a su red y flota.

En relación con la sustitución y minimización de sustancias preocupantes, la Política Ambiental no incorpora actualmente un compromiso explícito de eliminación progresiva de sustancias extremadamente preocupantes y, a fecha de cierre de 2025, no se dispone de un plan o de criterios operativos específicos para su sustitución. No obstante, durante 2026 está prevista una revisión de la Política Ambiental, en la que podría incorporarse formalmente este compromiso.

Por último, en lo que respecta a la prevención de incidentes relacionados con la contaminación (p. ej., vertidos o fugas), el marco de política se despliega mediante controles operativos y requisitos de cumplimiento en los centros e instalaciones, que se detallan a continuación en el requisito de divulgación E2-2.

Requisito de divulgación E2-2 – Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación

TMB despliega actuaciones y controles operativos orientados a evitar y reducir la contaminación atmosférica, así como a prevenir incidencias con potencial afectación sobre el aire, el agua o el suelo, en coherencia con la Política Ambiental y con los IRO identificados.

Gestión de incidentes y emergencias ambientales

TMB dispone de **mecanismos establecidos para garantizar una respuesta adecuada ante incidencias con potencial impacto ambiental.** En este sentido, tal como se ha indicado en el apartado de políticas (E2-1), se dispone del procedimiento P703, que estructura controles y actuaciones para minimizar emisiones asociadas a la actividad y reforzar el cumplimiento de los requisitos aplicables. Adicionalmente, los centros disponen de Planes de Autoprotección o de Emergencia, que establecen protocolos de actuación ante situaciones de emergencia que pueden tener impacto ambiental, incluidos episodios que puedan afectar a la calidad del aire.

Integración con la planificación corporativa

Las actuaciones con incidencia sobre la contaminación atmosférica se enmarcan en la planificación corporativa vigente y se vinculan, especialmente, al PEEIAC, que integra medidas de transformación tecnológica y de eficiencia orientadas a reducir emisiones y mejorar el rendimiento ambiental de las operaciones. El presupuesto y los recursos financieros asociados a las actuaciones del PEEIAC se detallan en el propio plan y en los mecanismos corporativos de planificación y control presupuestario (véase el requisito de divulgación E1-1).

Cumplimiento normativo, controles operativos y actuaciones para prevenir y reducir la contaminación

En cuanto a los recursos destinados a asegurar una gestión adecuada y el cumplimiento normativo en materia de contaminación, la **Unidad de Gestión Ambiental se encarga de la tramitación, el mantenimiento y la renovación periódica de los permisos y autorizaciones ambientales aplicables a los centros de trabajo.** En el ámbito Metro (FMB), en relación con las licencias de actividades y el control periódico asociado a los talleres, en 2025 se ha preparado la documentación y se ha superado favorablemente el control periódico del centro ZAL. Asimismo, en el ámbito de la contaminación atmosférica, todos los focos emisores a la atmósfera disponen del correspondiente libro de registro y se han sometido a las mediciones reglamentarias; en 2025 se ha llevado a cabo el Control Atmosférico del Establecimiento en los centros de Triangle Metro y Santa Eulàlia, y en el primer trimestre de 2025 se ha presentado a la Administración el plan de gestión de disolventes del centro de Sagrera correspondiente al ejercicio 2024. En relación con la gestión de aguas residuales y los permisos de vertido, la información se reporta en el ESRS E3 (véase E3-2).

En paralelo, y en coherencia con la prevención de riesgos asociados a materiales peligrosos, durante 2025 se ha continuado desplegando el **Plan de Retirada de materiales con contenido de amianto en Metro.** Entre las actuaciones más relevantes, se han desamiantado los trenes históricos, se ha finalizado la obra de desamiantado de Zona Franca, se han retirado bajantes en la cochera de Vilapicina y se han ejecutado actuaciones en encofrados perdidos del Guinardó que, junto con 51 actuaciones adicionales de menor entidad distribuidas por la red (con 19.000 kg retirados), han contribuido a la evolución del indicador de progreso que se muestra a continuación:

	2025		2024	
	Localizaciones	**kg**	**Localizaciones**	**kg**
% retirado sobre el total estimado	85,52%	67,87%	79,25%	62,59%
% tratado sobre el total estimado	12,27%	27,54%	11,50%	26,69%

Por otro lado, en el ámbito Bus, la Unidad de Gestión Ambiental se encarga igualmente de la tramitación, el mantenimiento y la renovación periódica de los permisos y autorizaciones ambientales aplicables. En cuanto a los informes de situación de suelos, se mantienen vigentes en los centros donde son de aplicación. En cuanto a los trámites relativos a los focos emisores a la atmósfera, todos los focos aplicables disponen de libro de registro y todos los centros de Bus mantienen vigente el **Control Atmosférico del Establecimiento;** durante 2025 se ha llevado a cabo el control en los centros de Triangle BUS, Zona Franca 1, Zona Franca Port y Horta. En relación con la gestión de aguas residuales y los permisos de vertido, la información se reporta en el ESRS E3 (véase E3-2).

Por último, en coherencia con el marco de actuación del PEEIAC y con el objetivo de reducir emisiones contaminantes, Bus despliega **actuaciones orientadas a la renovación y transformación tecnológica de la flota**, con la sustitución progresiva de autobuses diésel antiguos y la incorporación de vehículos EURO VI, eléctricos y de hidrógeno, así como medidas de eficiencia energética y de optimización del consumo. Esta evolución se refleja en la composición de la flota activa por tipología de combustible:

Año	Eléctrico	GNC Híbrido	GNC Normal	Gasóleo Híbrido	Gasóleo Normal	Hidrógeno
2024	17,28%	10,53%	26,58%	26,05%	15,53%	4,04%
2025	17,34%	10,25%	26,81%	25,11%	16,57%	3,93%

En cuanto a la jerarquía de mitigación, el conjunto de actuaciones descritas se alinea principalmente con (i) la prevención en origen y la reducción de la contaminación mediante la transformación tecnológica de la flota y las mejoras de eficiencia, y (ii) la reducción y el control a través de controles, verificaciones y cumplimiento normativo, así como la prevención de incidencias mediante controles operativos y gestión documental.

Requisito de divulgación E2-3 – Metas relacionadas con la contaminación

TMB realiza el seguimiento de objetivos relacionados con la prevención y el control de la contaminación atmosférica mediante un enfoque integrado dentro de objetivos ambientales más amplios. En particular, este seguimiento se articula a través del Índice de Calidad Ambiental (IQA), cuya definición y metodología de cálculo se han descrito en el requisito de divulgación E1-4.

En relación específica con el ESRS E2, el IQA incorpora indicadores vinculados a la contaminación atmosférica, incluido el seguimiento mensual de las emisiones globales generadas de NOx y de partículas (PM) y, de manera complementaria, de las emisiones evitadas asociadas al transporte de viajeros (NOx y PM). Este seguimiento permite monitorizar la evolución de estos contaminantes y vincularla a las actuaciones desplegadas por TMB, como la transformación tecnológica de la flota, las mejoras de eficiencia operativa y los controles sobre focos emisores e instalaciones.

Los **objetivos asociados a este ámbito tienen carácter voluntario, es decir, han sido definidos por iniciativa propia de TMB y no derivan de una obligación regulatoria específica.** El IQA apoya las políticas y actuaciones ya descritas y contribuye a reforzar el seguimiento de la eficacia de las medidas de prevención y reducción de la contaminación atmosférica.

Requisito de divulgación E2-4 – Contaminación del aire, el agua y el suelo

Aunque la contaminación se ha clasificado como asunto no material en el ejercicio 2025 y no se responde a la totalidad de los requerimientos del ESRS E2-4, TMB mantiene un reporte parcial y voluntario, en coherencia con la Ley 11/2018 y con el objetivo de preservar la comparabilidad y la transparencia, especialmente en lo relativo a **contaminantes atmosféricos (NOx y partículas, PM)** vinculados a la actividad de las instalaciones y equipos auxiliares y, en el caso de Bus, de la flota.

Cálculo y metodología (NOx y PM)

En ambos ámbitos, las emisiones de NOx y PM se calculan mediante estimaciones a partir de datos de actividad y factores de emisión, sin medición directa, de acuerdo con la expresión general:

Emisiones X (t/año) =
Actividad (q/año) × FE X (t/q)

Donde la actividad corresponde, según el caso, a consumos de combustibles o electricidad, litros consumidos o kilómetros recorridos, y el factor de emisión expresa las emisiones del contaminante por unidad de actividad.

Las emisiones de contaminantes atmosféricos derivadas de la actividad de TB están asociadas principalmente al **consumo energético de la flota de autobuses (fuentes móviles) y, en menor medida, al consumo energético de las instalaciones fijas.**

Las emisiones de contaminantes atmosféricos derivadas de la actividad de FMB están asociadas principalmente al **consumo energético de las instalaciones fijas.** El sistema ferroviario opera exclusivamente con electricidad; en consecuencia, el factor de emisión de NOx y PM para la tracción ferroviaria es cero. No obstante, se consideran emisiones asociadas a fuentes fijas vinculadas a equipos auxiliares e infraestructuras, cuando proceda.

Fuentes de datos y factores de emisión

En el ámbito de Bus, la actividad de las fuentes móviles (flota) se mide a partir del kilometraje estimado por vehículo en función del servicio realizado. Este kilometraje no corresponde al valor real, sino que se estima de acuerdo con la cartografía de la línea por la que opera durante el servicio; cuando se producen incidencias que modifican el recorrido habitual, los datos se corrigen para ajustarlos al máximo a la realidad. El proceso de definición y actualización de esta base de kilometraje se gestiona desde el área operativa de Bus (cartografía). Los factores de emisión de la flota proceden principalmente de la **guía *EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook* (2013). Para tipologías de autobús no recogidas en la guía (p. ej., GNC), se utilizan factores de emisión facilitados por los fabricantes y, en caso de no disponer de un factor específico por tipología y tecnología, se asigna el valor límite permitido por la normativa EURO correspondiente.**

En el ámbito de Metro, no se aplica el cálculo de contaminantes atmosféricos para la tracción como fuente móvil, dado que el sistema ferroviario opera con electricidad y, en consecuencia, el factor de emisión de NOx y PM para la tracción es cero. Sin embargo, las emisiones de NOx y PM de fuentes fijas (instalaciones) se cuantifican a partir del consumo de combustibles o electricidad en equipos auxiliares e infraestructuras. La cantidad de actividad para este cálculo se obtiene a partir de **previsiones contables** (y, cuando procede, de la facturación energética disponible), y los **factores de emisión aplicados se basan en la Guía de Cálculo de Emisiones Contaminantes a la Atmósfera** (2013) de la Generalitat de Catalunya.

Para las instalaciones fijas (tanto en Bus como en Metro), la actividad corresponde al consumo de combustible o electricidad y se aplican los factores de emisión de la misma Guía (Generalitat de Catalunya, 2013). Cuando se utilizan estimaciones (en fuentes móviles o fijas), la incertidumbre depende principalmente de la calidad de los datos de actividad (p. ej., estimación/corrección del kilometraje, facturación de consumos o previsiones contables) y de los factores de emisión disponibles.

Resultados y tendencia (2024-2025)

Entre 2024 y 2025, **las emisiones estimadas de contaminantes atmosféricos del Grupo TMB muestran una reducción interanual significativa, impulsada principalmente por la disminución de emisiones asociadas a la flota de TB.** Esta evolución se explica, en gran parte, por la sustitución de vehículos antiguos (sobre todo diésel) por vehículos con motorizaciones más respetuosas (térmicos EURO VI) y por la incorporación de nuevos vehículos de cero emisiones (eléctricos o de hidrógeno).

Al mismo tiempo, **las emisiones asociadas a instalaciones (tanto de TB como de FMB) se mantienen en valores relativamente estables**, con variaciones moderadas que no alteran la tendencia global. En el caso de FMB, el sistema ferroviario opera con electricidad y, por tanto, las emisiones de contaminantes atmosféricos reportadas se asocian principalmente a instalaciones y equipos auxiliares, donde se mantiene la línea de control derivada de medidas de optimización de consumos y mejoras de eficiencia implantadas en ejercicios anteriores.

Emisiones NOx (kg)

	2025			2024			% Dif. Interanual
Fuente de emisión	**TB**	**FMB**	**Total**	**TB**	**FMB**	**Total**	
Flota	73.122,87	-	**73.122,87**	94.779,09	-	**94.779,09**	-22,85%
Instalaciones	3.835,97	1.281,61	**5.117,58**	3.590,74	1.263,48	**4.854,22**	5,43%
Total	76.958,84	1.281,61	78.240,45	98.369,83	1.263,48	99.633,31	-21,47%

Emisiones PM (kg)

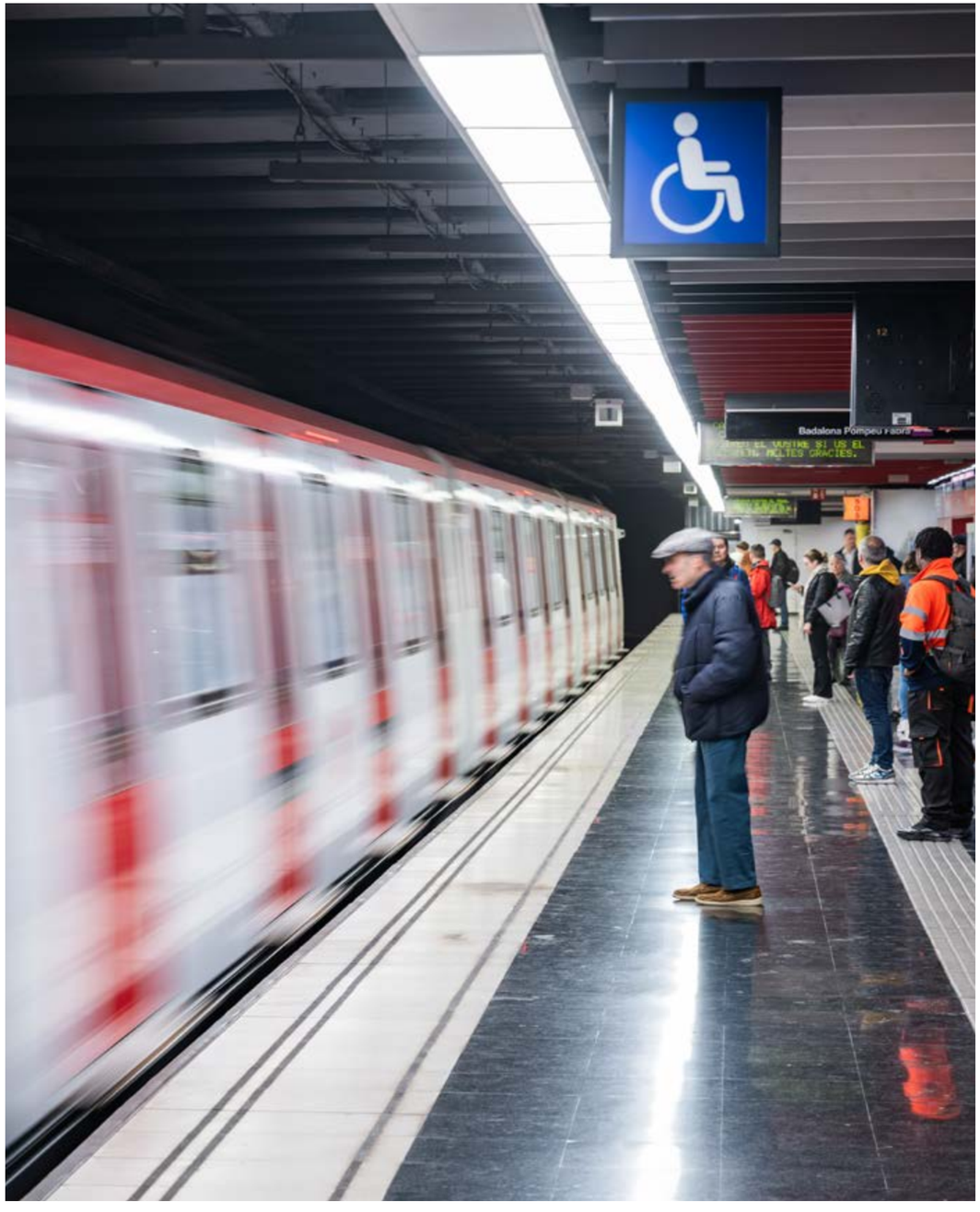
	2025			2024			% Dif. Interanual
Fuente de emisión	**TB**	**FMB**	**Total**	**TB**	**FMB**	**Total**	
Flota	491,09	-	**491,09**	619,95	-	**619,95**	-20,79%
Instalaciones	43,26	14,45	**57,71**	40,5	14,25	**54,75**	5,41%
Total	534,35	14,45	548,8	660,45	14,25	674,70	-18,66%

Requisito de divulgación E2-6 – Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con la contaminación

En cuanto a los efectos financieros previstos, a fecha de cierre de 2025 no se han identificado efectos financieros anticipados materiales específicamente atribuibles a riesgos y oportunidades relacionados con la contaminación, más allá de los potenciales requerimientos de cumplimiento normativo y controles operativos que se gestionan mediante los sistemas de gestión y la planificación corporativa. En este sentido, las actuaciones de prevención y reducción de la contaminación atmosférica se integran principalmente en el marco del PEEIAC y en la renovación y transformación tecnológica de activos, con el presupuesto y los recursos financieros gestionados a través de los mecanismos corporativos de planificación y control (véase E1-1).

Durante 2025, TMB no ha recibido multas ni sanciones económicas derivadas de impactos relacionados con la contaminación del aire. Asimismo, no se han identificado ingresos netos procedentes de productos o servicios que sean o contengan sustancias preocupantes o extremadamente preocupantes.

Por otro lado, no se han registrado incidentes ni emisiones accidentales materiales relacionados con la contaminación del aire durante el periodo y, en consecuencia, no se han generado gastos operativos ni de capital asociados a la gestión de estos impactos, ni se han constituido provisiones para protección ambiental o costes de remediación vinculados a episodios de contaminación.



8.5. Agua y recursos marinos

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

De acuerdo con el Apéndice A del ESRS E3, **Barcelona se considera una zona de estrés hídrico** y, en este contexto, TMB ha revisado los IRO vinculados al agua y los recursos marinos para determinar los datapoints específicos que deben reportarse conforme al ESRS E3, aunque este aspecto no haya resultado material en el análisis de doble materialidad. El proceso utilizado para identificar y evaluar los IRO materiales se describe de manera detallada en el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad del informe.

En coherencia con el contexto territorial de estrés hídrico, TMB ha considerado los siguientes IRO:

- **Impacto positivo:** la reducción del consumo de agua mediante la definición e implantación de un plan de medidas para mejorar el uso y la gestión eficiente del agua en TMB.
- **Riesgo:** la disminución de la disponibilidad de agua para actividades operativas, como la limpieza, derivada de restricciones asociadas a situaciones de sequía.



Requisito de divulgación E3-1 – Políticas relacionadas con el agua y los recursos marinos

Para dar respuesta a los IRO identificados en relación con el agua, TMB dispone de una **Política Ambiental (2017)** que incorpora el compromiso con un uso moderado y eficiente de este recurso, así como criterios de gestión responsable orientados a prevenir y reducir los impactos ambientales asociados a la actividad. Este marco político se complementa con instrumentos operativos específicos que permiten desplegar los compromisos asumidos. La descripción detallada de esta política y de los requisitos asociados a proveedores —incluido el documento de autodeclaración para proveedores clasificados como de alto riesgo con un compromiso específico de uso racional del agua— se recoge en el requisito de divulgación E1-2.

En cuanto a la cadena de valor, TMB dispone también de una Política de compra ambientalmente responsable (2017), mencionada con más detalle en el requisito de divulgación G1-1, que integra criterios ambientales en la adquisición de productos y servicios y refuerza el compromiso de TMB con la gestión de los impactos indirectos y la promoción de prácticas sostenibles a lo largo de la cadena de suministro.

Además del marco de políticas, en 2024, desde el departamento de Calidad y Medio Ambiente, TMB elaboró el **Plan de Uso y Gestión Eficiente del Agua** (PUGEA o Plan, en adelante), con un horizonte temporal hasta 2030, que refuerza la gobernanza de este ámbito. El **PUGEA constituye un instrumento clave de despliegue de la Política Ambiental en materia de agua, clasificando las actuaciones en tres ámbitos principales: la reducción del consumo de agua, la prevención de la contaminación y la monitorización de este recurso.** Su objetivo es abordar de manera sistemática los IRO identificados en relación con la gestión eficiente del agua, y el propio departamento de Calidad y Medio Ambiente se encarga de la revisión semestral del plan y del seguimiento del estado de ejecución de las acciones previstas.

En cuanto a los océanos y mares, TMB no dispone de políticas específicas, dado que esta materia no se ha identificado como material en la evaluación. Esta conclusión se fundamenta en la ausencia de operaciones propias o dependencias significativas en entornos marinos, así como en la falta de IRO relevantes asociados a la cadena de valor de TMB en relación con los recursos marinos.

Requisito de divulgación E3-2 – Acciones y recursos relacionados con el agua y los recursos marinos

En el marco del PUGEA mencionado en el apartado de políticas (E3-1), durante el año 2025 se ha seguido avanzando en su implementación y se han llevado a cabo sesiones periódicas de seguimiento con los equipos responsables para garantizar el control del despliegue de las medidas definidas.

El PUGEA integra un conjunto de acciones con cobertura definida para cada actuación en términos de empresa, centro afectado y áreas/unidades implicadas. El estado de ejecución del Plan se actualiza de manera sistemática mediante la herramienta de gestión del PUGEA, que permite identificar acciones finalizadas, en proceso, no iniciadas y descartadas. Este seguimiento permite comparar la evolución del grado de ejecución del Plan respecto a los ejercicios anteriores.



Entre las **actuaciones finalizadas durante el ejercicio 2025, destacan las siguientes:**

- Refuerzo de los criterios ambientales relacionados con el ahorro de agua y la eficiencia hídrica en las instrucciones técnicas definidas para la ambientalización de las licitaciones y contratos menores en todo TMB.
- Incorporación en los pliegos de mantenimiento de las depuradoras de Bus de criterios para reforzar la prevención de la contaminación, así como de diversas medidas de control y seguimiento en caso de incumplimientos.
- Elaboración de la documentación necesaria para renovar el permiso de vertido del centro de Triangle.
- Definición de una sistemática para asegurar periódicamente que los adhesivos y la cartelería de sensibilización en materia de ahorro de agua están instalados y vigentes.
- Publicación del procedimiento de comunicación de incidencias, proponiendo una redacción para un artículo dentro de una campaña de comunicación sobre cómo canalizar incidencias relacionadas con fugas de agua en Metro.
- Formalización de un convenio con AGBAR para disponer de los datos de consumo de agua de sus contadores fiscales con telemedida para Metro.
- Incorporación en los pliegos de mantenimiento de las depuradoras de Metro de criterios específicos para mejorar la prevención de la contaminación del agua, incluida la elaboración de informes bimestrales de mejoras y el mantenimiento de los contadores y del sistema de transmisión de datos, entre otros.
- Elaboración y presentación a la Administración de la solicitud de renovación de los permisos de vertido de los centros de Roquetes, Sagrera, Santa Eulàlia y Vilapicina.

También en el marco del PUGEA, FMB ha seguido desplegando **medidas de aprovechamiento y reducción del consumo de agua en la red de Metro.** En función del nivel de alerta por sequía hidrológica vigente, **se han priorizado sistemas de limpieza en seco y tecnologías de bajo consumo de agua**, como la incorporación de máquinas de limpieza con vapor seco y fregadoras con consumos muy reducidos (entre 0,02 l/m² y 0,06 l/m²), en sustitución de métodos manuales con consumos más elevados (0,29 l/m²).

Además, FMB incorpora medidas orientadas a la reutilización de agua, **como el aprovechamiento de las aguas de rechazo de los sistemas de ósmosis o el uso de aguas freáticas procedentes de pozos de agotamiento.** Estas medidas se complementan con acciones de comunicación y sensibilización dirigidas al personal y con la adaptación progresiva a la nueva normativa aplicable en materia de aprovechamiento de aguas grises.

En términos de jerarquía de mitigación, el Plan integra a lo largo de su marco de implementación, principalmente, medidas orientadas a reducir el consumo de agua mediante actuaciones de eficiencia y sensibilización; a prevenir la contaminación, reforzando el control operativo y el tratamiento de las aguas residuales; y a monitorizar el consumo para mejorar la capacidad de gestión y la detección de excesos o fugas, especialmente en centros e instalaciones con consumos y vertidos asociados a actividades de mantenimiento y limpieza.

Por lo que respecta a la remediación, no se han identificado impactos materiales relacionados con el agua que hayan causado daños a personas o comunidades y, por tanto, no se han desplegado acciones específicas, de acuerdo con el análisis de doble materialidad.

En relación con el ejercicio 2026, el PUGEA prevé la continuación e intensificación de las actuaciones en los tres ámbitos, con especial foco en instalaciones y centros con consumos y vertidos asociados a actividades de mantenimiento y limpieza. Estas actuaciones incluyen, entre otras, la ejecución de proyectos de adecuación de las instalaciones de tratamiento de aguas residuales, el avance en la implantación de sistemas de contadores internos y la integración de datos de consumo para reforzar el control operativo y la toma de decisiones en un contexto de estrés hídrico.

El **Plan de ejecución de las acciones restantes se estructura de la siguiente manera:**

N.º de acciones programadas		Año de finalización				
		2026	2027	2028	2029	2030
Año de inicio	2024	-	-	-	-	1
	2025	28	1	1	-	5
	2026	5	3	2	-	1
	2027	-	3	-	-	1
	2028	-	-	7	1	-

En cuanto al **presupuesto previsto para la ejecución de las acciones que quedan pendientes**, se distribuye de la siguiente manera en los distintos horizontes temporales de ejecución:

Año de finalización				
2026	2027	2028	2029	2030
225.000 €	501.200 €	-	1.500.000 €	-

Para **garantizar el cumplimiento del Plan, el presupuesto para alcanzar las acciones previstas se incorpora al presupuesto de la compañía**, con la periodicidad que establece la Dirección de Control de Gestión, Presupuestos y Auditoría Interna.

Prevención de la contaminación del agua

En relación con la prevención de la contaminación, **la disminución de la carga contaminante de las aguas vertidas al alcantarillado y la minimización de los residuos especiales generados por los procesos de limpieza y/o tratamiento de aguas residuales representan una oportunidad de reducción de costes ambientales y económicos.** En el caso de TB, en 2021 se llevó a cabo un estudio de las aguas residuales generadas en el centro de Horta con el objetivo de optimizar su tratamiento y, desde entonces, Infraestructures TB ha ido ejecutando progresivamente las medidas consideradas más adecuadas. En el caso de FMB, a lo largo de los años 2021 y 2022 se llevó a cabo un estudio de las aguas residuales generadas en el centro de Roquetes con el objetivo de optimizar su tratamiento y, durante 2025, se ha ampliado la caracterización de la calidad de las aguas residuales generadas por los diferentes usos de los talleres para proponer mejoras en su tratamiento o en la gestión actual. Asimismo, por lo que respecta a los permisos de vertido de aguas residuales, TMB dispone de permisos vigentes para todos los centros en los que son de aplicación.

Requisito de divulgación E3-3 – Objetivos relacionados con el agua y los recursos marinos

TMB no ha establecido objetivos cuantitativos generales y permanentes de reducción del consumo de agua, dado que la gestión de este recurso no ha sido identificada como aspecto material. No obstante, la organización dispone de un enfoque de objetivos operativos y adaptativos, vinculado al contexto territorial de estrés hídrico y al cumplimiento del marco normativo vigente.

El PUGEA establece **objetivos de reducción del consumo alineados con los escenarios definidos por la Agencia Catalana del Agua (ACA). Concretamente, el Plan prevé reducciones mínimas respecto al consumo habitual del 5 % en situación de alerta, del 15 % en situación de excepcionalidad y del 25 % en situación de emergencia**. Durante los periodos en los que ha estado activa una situación de sequía, TMB ha ejecutado las actuaciones correspondientes al nivel de restricción vigente en cada momento.

La situación de sequía hidrológica en Cataluña se dio por finalizada formalmente el 12 de mayo de 2025, cuando el Gobierno anunció el retorno mayoritario de las cuencas internas al escenario de normalidad. En este nuevo escenario normativo, la ACA no establece objetivos obligatorios de reducción del consumo, dada la recuperación de la disponibilidad del recurso y, en consecuencia, TMB no aplica objetivos cuantitativos de reducción más allá de los requeridos en situaciones de sequía.

Más allá de los requisitos normativos, **TMB realiza el seguimiento de la eficacia de las políticas y acciones relacionadas con el agua mediante diversos mecanismos.** Por un lado, durante el año 2025 se ha seguido trabajando para mejorar la fiabilidad del dato de origen del indicador de consumo de agua del Cuadro de Mando Ambiental, con el objetivo de disponer de un seguimiento más preciso del rendimiento en este ámbito. Por otro lado, la gestión del consumo de agua se integra también en el seguimiento ambiental corporativo mediante el Índice de Calidad Ambiental (IQA), cuya definición y metodología de cálculo se han descrito en el requisito de divulgación E1-4. En relación específica con el agua, el IQA incorpora el consumo global de agua como uno de los ámbitos de seguimiento, con monitorización mensual y un peso del 20% dentro del resultado global del indicador, reforzando así la capacidad de TMB para identificar tendencias, desviaciones y oportunidades de mejora en el uso del recurso.

Los objetivos descritos tienen carácter voluntario, excepto en los casos en que derivan directamente de requerimientos normativos aplicables en situaciones de sequía, y no se han definido a partir de umbrales ecológicos específicos ni de asignaciones cuantitativas propias.

Requisito de divulgación E3-4 – Consumo de agua

La información sobre el consumo de agua de TMB se refiere exclusivamente a las operaciones propias y se enmarca, como se ha mencionado anteriormente, en un contexto territorial de estrés hídrico. Los datos reportados corresponden a los consumos de agua asociados a las actividades de operación, mantenimiento y limpieza, y se han elaborado principalmente a partir de lecturas de contadores y de la facturación facilitada por las empresas suministradoras, complementadas con la información disponible en los sistemas internos de control.

Tal como se ha detallado anteriormente, se ha seguido avanzando en la mejora de la fiabilidad del dato de origen del indicador de consumo de agua con el objetivo de disponer de un seguimiento más preciso y de facilitar la toma de decisiones operativas.

El consumo de agua en Transports de Barcelona durante el año 2025 ha sido de 28.489m³, en comparación con los 28.574m³ registrados el año anterior. Esto representa una reducción del 0,3 % respecto a 2024.

Por lo que respecta a **Ferrocarril Metropolità de Barcelona,** el consumo de agua durante el año 2025 ha sido de **71.816m³,** lo que supone un incremento del 3,2 % respecto a 2024 (69.616m³).

En conjunto, considerando TB y FMB, el consumo total de agua de TMB durante el año 2025 ha sido de 100.305m³, en comparación con los 98.190m³ registrados en el año 2024. Esto representa un incremento conjunto del 2,2 %, resultado de la evolución agregada del consumo en las dos sociedades.

Por lo que respecta al requisito de informar del volumen total de agua reutilizada y/o reciclada, a cierre de 2025 no se dispone de un registro agregado que permita reportar de manera robusta esta magnitud (m³) de acuerdo con los criterios de las ESRS. En consecuencia, el reporte de este ejercicio se centra en el consumo total de agua de las operaciones propias, y la organización prevé reforzar progresivamente la disponibilidad de información para ampliar este reporte en ejercicios futuros.

Intensidad hídrica (m³/M€)

TMB divulga la **intensidad hídrica como el volumen total de agua consumida por ingresos netos**, para facilitar la comparabilidad y la lectura de la eficiencia hídrica en relación con la actividad económica. La intensidad se calcula como el cociente entre el consumo total de agua (m³) y los ingresos netos del periodo (en euros), y se presenta en m³ por millón de euros de ingresos netos, de acuerdo con los criterios de los ESRS.

Intensidad hídrica 2025	TB	FMB	TMB
Consumo total de agua (m³)	28.489	71.816	100.305
Ingresos netos (M€)	458,07	681,50	1.197,98
Intensidad hídrica basada en ingresos netos (m³/M€)	62,19	105,38	83,73

Intensidad hídrica 2024	TB	FMB	TMB
Consumo total de agua (m³)	28.574	69.616	98.190
Ingresos netos (M€)	441,97	672,11	1.101,70
Intensidad hídrica basada en ingresos netos (m³/M€)	64,65	103,58	89,13

A continuación, se presentan las tablas de conciliación de ingresos netos para TB, FMB y TMB, que muestran la correspondencia entre los importes empleados en el cálculo de la intensidad hídrica y los ingresos netos totales recogidos en los estados financieros.

TB Concepto	Importe 2025	Importe 2024	Unidad
Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad hídrica	458,07	441,97	M€
Ingresos netos (otros)	N/A*	N/A*	M€
Ingresos netos totales (estados financieros)	458,07	441,97	M€

* Para el cálculo de la intensidad hídrica se han utilizado directamente los ingresos netos totales de los estados financieros; en consecuencia, la fila «Ingresos netos (otros)» no aplica.

FMB Concepto	Importe 2025	Importe 2024	Unidad
Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad hídrica	681,50	672,11	M€
Ingresos netos (otros)	N/A*	N/A*	M€
Ingresos netos totales (estados financieros)	681,50	672,11	M€

* Para el cálculo de la intensidad hídrica se han utilizado directamente los ingresos netos totales de los estados financieros; en consecuencia, la fila «Ingresos netos (otros)» no aplica.

TMB Concepto	Importe 2025	Importe 2024	Unidad
Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad hídrica*	1.197,98	1.101,70	M€
Ingresos netos (otros)	N/A**	N/A**	M€
Ingresos netos totales (estados financieros)	1.146,21	1.121,14	M€

* Los «Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad hídrica» de TMB corresponden a la suma de los ingresos netos de TB y FMB sin interrelaciones. En consecuencia, pueden diferir de los «Ingresos netos totales (estados financieros)», que se presentan de acuerdo con el perímetro y los criterios de consolidación de los estados financieros.

** Para el cálculo de la intensidad hídrica se ha utilizado directamente el importe de «Ingresos netos utilizados para calcular la intensidad hídrica»; en consecuencia, la fila «Ingresos netos (otros)» no aplica.

Requisito de divulgación E3-5 – Efectos financieros previstos derivados de riesgos y oportunidades materiales relacionados con el agua y los recursos marinos

Tal como se ha indicado en los apartados anteriores, el agua y los recursos marinos se han clasificado como asunto no material en la DMA. No obstante, dada la ubicación de la actividad en el Área Metropolitana de Barcelona, en un contexto de estrés hídrico, TMB reporta de manera selectiva y cualitativa información relativa a la gestión de riesgos y oportunidades relacionados con el agua.

En este contexto, y de acuerdo con el análisis de resiliencia y de exposición a riesgos climáticos reportado en el ESRS 2 SBM-3, **los principales efectos financieros previstos relacionados con el agua se asocian sobre todo a episodios de sequía y estrés hídrico, así como a requisitos de cumplimiento normativo en materia de gestión del recurso y vertidos.**

En cuanto a los efectos financieros previstos, al cierre de 2025 no se han identificado impactos anticipados materiales atribuibles específicamente al agua a nivel agregado de TMB. Cuando el estrés hídrico y la sequía se tratan como riesgos climáticos en el análisis de resiliencia, sus impactos se reportan en el ESRS E1-9.

De acuerdo con los resultados del análisis de resiliencia recogidos en el ESRS E1-9, FMB identifica el estrés hídrico y los episodios de sequía como un vector de riesgo físico que puede requerir adaptaciones en las infraestructuras. En particular, se ha estimado un incremento anual del OpEx de 0,5 M€ en un horizonte a largo plazo asociado a la renovación y adaptación de instalaciones de lavado de trenes. La estimación se expresa en euros constantes de 2023 y como variación anual de costes respecto a 2023, y se acompaña de una inversión total indicativa de 6 M€ vinculada a la actuación (según el criterio de presentación utilizado en el análisis, basado en la dotación anual por amortización del inmovilizado cuando corresponde).

En el caso de TB, durante el periodo no se han cuantificado efectos financieros previstos específicos atribuibles al agua en las tablas de impactos financieros del análisis de resiliencia. No obstante, en un contexto de estrés hídrico, la organización integra la gestión del riesgo y el cumplimiento normativo asociado al agua y a los vertidos mediante los instrumentos y controles operativos reportados en el ESRS E3 (p. ej., PUGEA y gestión de permisos), sin que se hayan identificado, al cierre de 2025, provisiones o costes de remediación materiales asociados a incidentes relacionados con el agua.

A efectos de trazabilidad con la información financiera, las inversiones y los gastos del ejercicio 2025 relacionados con el medio ambiente se detallan en los estados financieros en la nota 13 en el caso de FMB y TB, y en la nota 12 en el caso del informe consolidado.



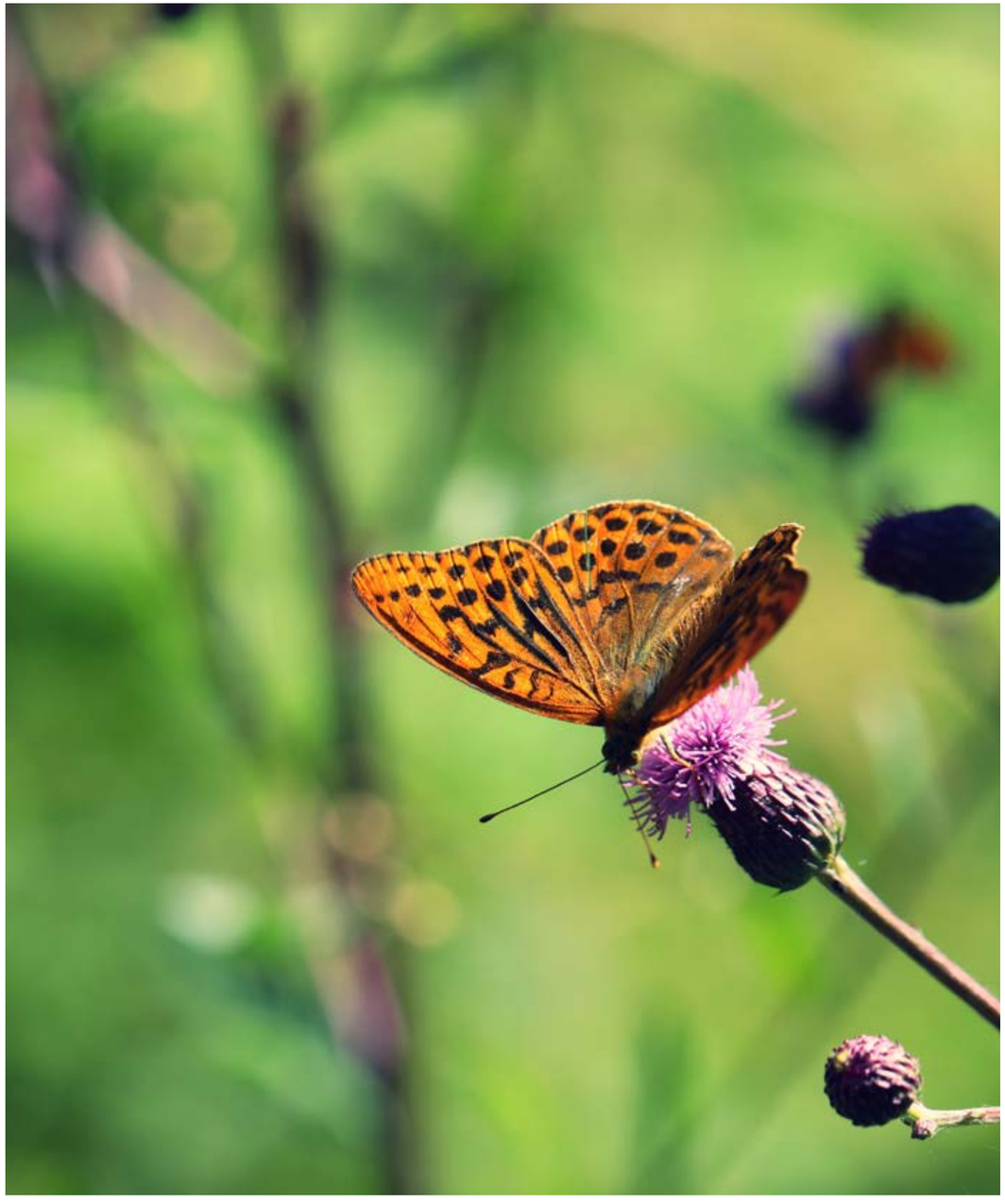
8.6. Biodiversidad y ecosistemas

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

De acuerdo con el proceso de DMA descrito en el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad, la biodiversidad y los ecosistemas se mantienen como asunto no material, en coherencia con el resultado obtenido en 2024. En este marco, se han identificado los siguientes IRO no materiales:

- **Impacto negativo:** fragmentación de hábitats con afectación a la biodiversidad como consecuencia directa de la operación del servicio de transporte público.
- **Oportunidad:** incremento de la inversión en infraestructuras orientadas a contrarrestar los efectos negativos de la actividad sobre la biodiversidad.

La actividad de TMB se desarrolla principalmente en entornos urbanos y zonas industriales y no afecta a espacios naturales protegidos ni presenta dependencias significativas de servicios ecosistémicos en ubicaciones de alto valor ecológico. En consecuencia, la incidencia sobre la biodiversidad se ha evaluado como no relevante en términos de severidad y probabilidad de impacto, y no se han definido políticas, acciones ni objetivos específicos relacionados con la biodiversidad en el periodo reportado, ni se prevé desplegarlos durante el próximo ejercicio.



8.7. Uso de recursos y economía circular

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

Tal como se ha indicado en los apartados anteriores sobre el proceso de DMA (véase el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad), el uso de recursos y la economía circular se mantienen como asunto no material, en línea con 2024. En este contexto, se han identificado los siguientes IRO no materiales:

- **Impacto negativo:** incremento de la generación de residuos y empeoramiento de su gestión debido a una segregación y gestión inadecuadas por parte del personal y/o de empresas subcontratadas.
- **Riesgo:** incremento del coste de gestión de residuos derivado de cambios normativos que aumentan las exigencias y encarecen su tratamiento.

Dado que se trata de un asunto no material, y aunque no se da respuesta a la totalidad de los requisitos de divulgación del ESRS E5, TMB presenta información selectiva sobre residuos, economía circular y uso sostenible de los recursos de acuerdo con la Ley 11/2018. Adicionalmente, y con carácter voluntario, se incorpora información parcial en un ejercicio de transparencia para facilitar una mejor comprensión de la gestión y de las actuaciones desplegadas en este ámbito.

Requisito de divulgación E5-1 – Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular

TMB dispone de una Política de compra ambientalmente responsable (2017) que integra criterios ambientales y sociales en la adquisición de bienes y servicios con un enfoque de ciclo de vida, con el objetivo de **contribuir al uso eficiente de los recursos, la prevención de la generación de residuos y la promoción de prácticas de compra más sostenibles.** El despliegue operativo de este marco se concreta, entre otros, mediante el procedimiento P716 – Diseño y adquisición de bienes, obras y servicios con criterios ambientales (actualizado en 2021), que refuerza la incorporación sistemática de criterios ambientales en licitaciones y contratos menores, y mediante una sistemática en SAP para facilitar la aplicación de instrucciones técnicas y anexos de criterios ambientales. Adicionalmente, durante 2025 se ha seguido impulsando la incorporación de criterios ambientales en los procesos de compra y contratación, con el apoyo técnico de la Unidad de Gestión Ambiental. La descripción detallada de esta política y de su despliegue se recoge en el requisito de divulgación G1-1.

Además, tal como se ha indicado en el apartado E1-2, el marco de políticas corporativas de TMB se complementa con la Política Ambiental (2017) y la Política de Calidad (2021), que incluyen compromisos con incidencia directa en el uso de recursos y la gestión de residuos. En particular, la Política Ambiental incorpora **compromisos orientados a reducir los impactos derivados de la generación de residuos, promover un uso moderado de los recursos y asegurar una gestión ambientalmente correcta de los productos utilizados, así como a establecer requisitos ambientales en la cadena de valor.** Por su parte, la Política de Calidad refuerza un sistema de gestión integrado (ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001) y el principio de optimización de recursos, contribuyendo al control y a la mejora continua de procesos con efectos sobre la eficiencia en el uso de recursos y la disciplina de gestión asociada.

Finalmente, tal como se ha indicado en el requisito de divulgación E1-2 y en coherencia con el marco de Coordinación Ambiental de Actividades Empresariales, se establecen requisitos ambientales para determinados proveedores, incluido el uso de autodeclaraciones para proveedores clasificados como de alto riesgo.

Requisito de divulgación E5-2 – Acciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular

Aunque el uso de recursos y la economía circular no se han identificado como asunto material, TMB despliega **acciones operativas orientadas a reforzar la prevención y la gestión adecuada de los residuos**, en coherencia con la Política Ambiental y la Política de compra ambientalmente responsable, y para mitigar los IRO identificados en IRO-1.

El Departamento de Medio Ambiente impulsa, asesora y presta apoyo a las diferentes dependencias en el establecimiento, mantenimiento y mejora continua de la recogida

selectiva de los residuos generados. En el caso de Bus, todos los centros en los que se realiza el mantenimiento de material móvil o de instalaciones disponen de recogida selectiva de residuos industriales y, desde 2019, también de recogida selectiva de residuos asimilables a domésticos en las oficinas y en la zona de repostaje. En el caso de Metro, todos los centros con mantenimiento de material móvil o de instalaciones disponen de recogida selectiva de residuos industriales y, desde 2023, se ha implantado también la recogida selectiva de residuos asimilables a domésticos en las oficinas, extendiéndose desde 2024 a la totalidad de las dependencias de la red.

En el marco de las políticas corporativas y de los sistemas de gestión ambiental implantados, y con el objetivo de minimizar la generación de residuos, desde 2019 **todas las dependencias disponen de un servicio de alquiler y reutilización de trapos, con el objetivo de reducir la generación de residuos de absorbentes contaminados** (código LER 150202). Para asegurar el correcto funcionamiento del sistema de gestión, se realizan visitas periódicas a los centros y a las dependencias de la red y, en caso de detectarse carencias, se definen e implementan las correspondientes acciones de mejora o correctivas. Adicionalmente, durante **2025 se ha trabajado en la mejora de la fuente de origen de los datos de residuos del Cuadro de Mando Ambiental de TMB para incrementar su fiabilidad.**

En paralelo, FMB ha continuado desplegando actuaciones de minimización de residuos, como la publicación y adjudicación del contrato de sustitución de fluorescentes por tecnología LED en la red, que permitirá reducir la generación de residuos asociados a este tipo de luminarias. Asimismo, como parte de los recursos y controles orientados a reforzar la prevención y la gestión adecuada de los residuos, tanto FMB como TB mantienen vigentes los estudios de minimización de residuos en los centros donde son de aplicación; durante 2025, FMB ha elaborado los estudios 2025–2028 de los centros de Can Zam, Santa Eulàlia, Sagrera, Boixeres y Hospital de Bellvitge, y TB ha elaborado el estudio de minimización de residuos del centro de Triangle Bus.

Requisito de divulgación E5-3 – Objetivos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular

En el marco del Sistema de Gestión Ambiental y Energética implantado en los centros de TMB, se definen anualmente objetivos ambientales operativos. Entre ellos, se incluyen **objetivos específicos orientados a la mejora de la gestión de residuos, con especial atención a la reducción y/o optimización de la generación, la segregación y la recogida selectiva, así como al refuerzo del control y la trazabilidad de la información asociada**. El seguimiento de estos objetivos se realiza de manera periódica dentro del propio sistema de gestión, mediante indicadores internos y revisiones con los equipos responsables.

Adicionalmente, y tal como se ha descrito en el requisito de divulgación E1-4, TMB integra la gestión de residuos en el Índice de Calidad Ambiental (IQA) como uno de los cinco ámbitos ponderados (20 %), mediante indicadores específicos vinculados a la generación global de residuos (sin VFU) y al porcentaje de residuos valorizados respecto del total, con seguimiento mensual. Este enfoque contribuye a estructurar el control del desempeño en materia de residuos y a reforzar la definición y el despliegue de medidas para reducir su generación y mejorar su valorización, en coherencia con la orientación de economía circular.

Requisito de divulgación E5-4 – Entradas de recursos

Tal como se ha indicado anteriormente, este ámbito se ha considerado no material y, en este ejercicio, TMB no dispone de un reporte cuantitativo completo sobre las entradas de recursos en el formato requerido por el ESRS E5.

Asimismo, con el objetivo de reforzar la transparencia y de acuerdo con el marco de la Política de compra ambientalmente responsable y el procedimiento P716, se integran criterios ambientales en los procesos de aprovisionamiento para favorecer un uso eficiente de los recursos y considerar, cuando proceda, criterios de ciclo de vida, así como para prevenir impactos asociados a la generación de residuos.

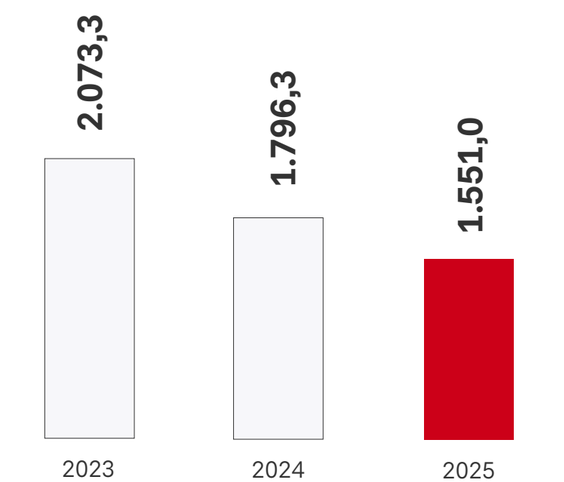
Asimismo, en coherencia con lo expuesto en otros apartados ambientales del reporte (véase ESRS E1), se prevé reforzar progresivamente la trazabilidad y disponibilidad de datos para avanzar hacia un reporte más completo de flujos de entrada de recursos en próximos ejercicios.

Requisito de divulgación E5-5 – Salidas de recursos

En el marco de la gestión ambiental y de los principios de economía circular, **TMB realiza el seguimiento de las salidas de recursos mediante la cuantificación y caracterización de los residuos generados, diferenciándolos por tipología, peligrosidad y vía de tratamiento**

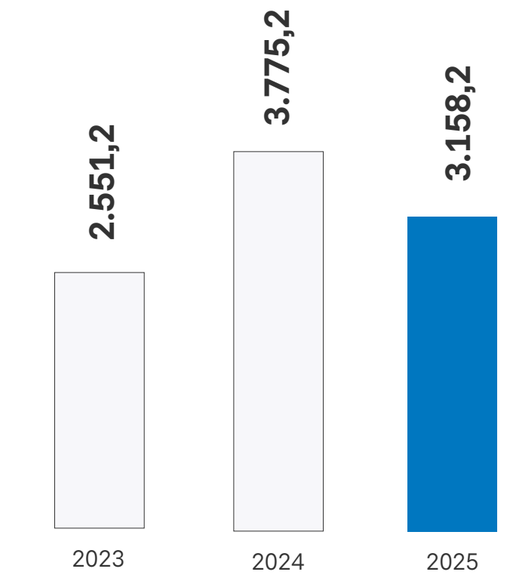
final (valorización o eliminación). Este enfoque permite evaluar la eficacia de las medidas de prevención y segregación, reforzar la trazabilidad de la gestión e impulsar la mejora continua en coherencia con el cumplimiento normativo y las políticas corporativas aplicables.

Evolución de la cantidad de residuos de TB
(Tm)



En 2025, **TB generó un total de 1.551,0 Tm de residuos, frente a 1.796,3 Tm en 2024, lo que representa una reducción del 13,7 %,** en coherencia con las actuaciones y sistemáticas descritas anteriormente.

Evolución de la cantidad de residuos de FMB
(Tm)

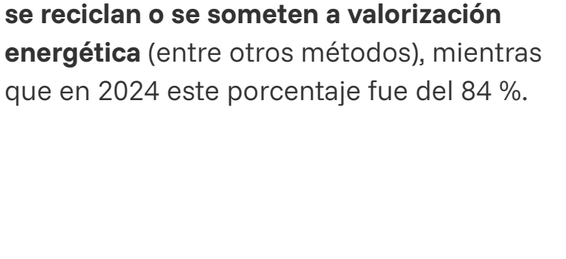


En el mismo período, **FMB ha generado un total de 3.158,2 Tm de residuos, frente a 3.775,2 Tm en 2024, lo que supone una reducción del 16,3 %**, en línea con los esfuerzos por reforzar la prevención y la mejora en la gestión de residuos.

En conjunto, **TMB ha generado 4.709,2 Tm de residuos en 2025, frente a 5.571,5 Tm en 2024, lo que representa una reducción del 15,5 %**. En ambas sociedades, los residuos generados se gestionan a través de transportistas y gestores autorizados, de acuerdo con la normativa aplicable.

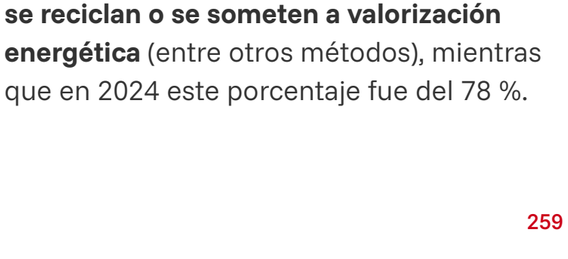
En los siguientes gráficos se muestra, para cada sociedad, la cantidad de residuos generados en 2025, diferenciando entre residuos peligrosos y no peligrosos (según el Catálogo de Residuos de Cataluña) y según la vía de tratamiento final (valorización o eliminación). Como puede observarse, **la gran mayoría de los residuos generados se valorizan.**

Cantidad de residuos generados en TB según el tipo de tratamiento
(kg)



En este sentido, en TB, en 2025, el 80 % de los residuos generados se reutilizan, se reciclan o se someten a valorización energética (entre otros métodos), mientras que en 2024 este porcentaje fue del 84 %.

Cantidad de residuos generados en FMB según el tipo de tratamiento
(kg)



En el caso de **FMB, en 2025, el 79 % de los residuos generados se reutilizan, se reciclan o se someten a valorización energética** (entre otros métodos), mientras que en 2024 este porcentaje fue del 78 %.

En cuanto a las principales tipologías, los **residuos generados en mayor cantidad en TB en 2025** (>100 Tm/año) fueron: vehículos fuera de uso, aguas con hidrocarburos, residuos banales, baterías de calcio y metales. En un segundo orden de importancia (>20 Tm/año), destacan: líquido refrigerante, aceites, papel y cartón, madera y vidrio.

Los **principales residuos generados en 2024 y 2025 en TB** fueron:

Cantidad según tipología (en Tm)		
Residuo	**2025**	**2024**
Vehículo fuera de uso	465,3	813,0
Aguas con hidrocarburos	290,8	272,1
Residuos banales	213,9	204,4
Baterías de calcio	118,3	103,4
Metales	101,1	98,9
Líquido refrigerante	81,4	66,3
Aceites	73,3	62,4
Papel y cartón	41,3	41,5
Madera	41,3	31,5
Vidrio	38,2	20,9
Trapos y absorbentes	17,8	15,6
Filtros de aire	16,8	14,4
Envases sucios	9,5	5,2
Filtros de aceite/gasóleo	8,6	7,5
Envases ligeros	7,4	5,8
Baterías de ion-litio	6,6	*
Extintores	3,5	7,5
Eléctrico/electrónico	3,4	6,9
Escombros	2,3	*
Pintura o barniz	1,8	*

* Residuo no relevante en el ejercicio objeto de reporte.

En el caso de **FMB, los residuos generados en mayor cantidad en 2025** (>100 Tm/año) fueron: carril de metro, metales, escombros, aguas de lavado de grafitis, ruedas de metro, residuos banales, madera y lodos de EDAR. En un segundo orden de importancia (>20 Tm/año), destacan: aguas de fosas sépticas, residuos eléctricos/electrónicos, papel y cartón y aguas con hidrocarburos.

Los **principales residuos generados en 2024 y 2025 en FMB** fueron:

Cantidad según tipología (en Tm)		
Residuo	**2025**	**2024**
Carril de metro	1.474,9	1.910,4
Hormigón	17,6	293,6
Metal	313,0	291,5
Ruedas de metro	198,3	240,7
Escombros	284,5	213,8
Residuos banales	183,2	190,3
Lodos de EDAR	103,0	179,6
Madera	169,2	159,9
Aguas de lavado de grafitis	203,4	68,5
Fosas sépticas-XM	28,0	60,7
Aparatos eléctricos/electrónicos	20,4	27,9
Papel y cartón	27,0	23,2
Motores/vehículos fuera de uso	4,1	19,6
Aceites	14,7	15,4
Filtros de aire	19,2	14,6
Vidrio de vehículos	9,6	10,6
Extintores	6,3	8,2
Aguas con hidrocarburos	30,6	6,1
Envases de plástico valorizables	8,4	6,0
Transformadores secos	2,9	5,0
Equipos eléctricos voluminosos	16,7	*

* Residuo no relevante en el ejercicio objeto de reporte.

Requisito de divulgación E5-6 – Efectos financieros previstos derivados del uso de los recursos y de los riesgos y oportunidades relacionados con la economía circular

Tal como se ha indicado anteriormente, el uso de los recursos y la economía circular se han considerado asuntos no materiales y, en consecuencia, TB no dispone en este ejercicio de una cuantificación específica de los efectos financieros asociados a estos IRO en el formato requerido por el ESRS E5.

No obstante, **TMB realiza el seguimiento e integra en la gestión operativa determinados elementos con posible incidencia económica**, principalmente vinculados a:

- Riesgo de incremento de los costes de gestión de residuos derivado de cambios normativos y de exigencias de tratamiento.
- Medidas de prevención y mejora de la gestión de residuos descritas en los apartados E5-2 y E5-3, que contribuyen a reforzar el cumplimiento normativo y a minimizar las desviaciones operativas.

Además, en coherencia con lo expuesto en el ESRS E1 sobre el análisis de resiliencia y la planificación asociada, TMB prevé continuar incorporando progresivamente criterios de trazabilidad y control que permitan, cuando proceda, mejorar la evaluación de los efectos financieros vinculados a la cadena de valor y a la evolución normativa en materia de recursos y residuos.





09

Una gestión responsable: ética y buen gobierno

Una gestión responsable: ética y buen gobierno

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades



Introducción y enfoque de materialidad (DMA)

De acuerdo con la DMA (véase el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad), en el ámbito de gobernanza se han identificado como **temas materiales:**

- La ciberseguridad.
- La digitalización, la gobernanza de datos y los resultados.
- La gestión económica y financiera.

Asimismo, se han identificado como **temas no materiales:**

- El cumplimiento de la legislación.
- La gestión de las compras.
- La imagen de la compañía (los IRO relacionados con este tema se describen con más detalle en el apartado 2.1. Nuestro modelo de negocio).

En coherencia con este resultado, el presente capítulo se organiza en apartados temáticos e integra los requisitos de divulgación aplicables de ESRS G1, así como la información complementaria reportada de acuerdo con la Ley 11/2018.

Los IRO específicos asociados a cada tema se informan dentro del apartado correspondiente a lo largo del capítulo. Adicionalmente, para los temas materiales identificados en la DMA que no quedan cubiertos de manera directa por un requisito de divulgación específico de ESRS G1, se incorpora información complementaria en este mismo capítulo para mantener la coherencia del reporte y facilitar la comprensión del enfoque de gestión y del desempeño en gobernanza. En el caso de los temas no materiales, la información se presenta de manera selectiva y parcial en un ejercicio de transparencia.

9.1. Gobernanza

9.1.1. Órganos de gobierno

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 GOV-1 – El papel de los órganos de administración, supervisión y dirección

El órgano de administración, representación y decisión de las sociedades Transports de Barcelona, SA (TB) y Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB) es el **Consejo de Administración** de cada una de las empresas. Los miembros de este órgano son nombrados por el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), que actúa como junta general de accionistas de cada sociedad.

En el caso de las sociedades Projectes i Serveis de Mobilitat, SA y Transports Metropolitans de Barcelona, SL, el órgano de gobierno está formado por un administrador único, el Consejero Delegado, común a las empresas FMB y TB. La estructura se mantiene sin cambios desde 2023.

En coherencia con el marco de conducta empresarial y cumplimiento normativo, TMB dispone de un **Órgano de Cumplimiento**, regulado mediante el Reglamento correspondiente, que actúa con criterios de independencia, objetividad y autonomía en el ejercicio de sus funciones, y reporta directamente a los Consejos de Administración en lo que corresponda. Asimismo, el Reglamento prevé salvaguardas para la gestión de posibles conflictos de interés en la tramitación e investigación de casos, mediante la abstención y la delegación de la instrucción cuando sea necesario.

A continuación se presenta la composición de los Consejos de Administración de TMB a 31/12/2025:

Consejo de Administración de TMB	
Sra. Laia Bonet Rull (Presidenta)	Presidenta
Antonio Balmón Arévalo	Vicepresidente
Francisco Javier Flores García	Consejero Delegado
Antonio Suárez Pizarro	Consejero
David Gómez Luque	Consejero
Antonio Martínez Flor	Consejero
Joan Basagañas Camps	Consejero
Ricard Font Hereu	Consejero
Isidre Sierra Fusté	Consejero
Raimond Blasi Navarro	Consejero
Pau Gonzàlez Val	Consejero
Jordi Coronas Martorell	Consejero
Manel Nadal Farreras	Consejero
Jordi Terrades Santacreu	Consejero
Rosa del Amo Hernández	Consejera
Oriol Sagarra Trias	Secretario del Consejo
Jaume Garcia Soler	Vicesecretario del Consejo

Rol y experiencia de los órganos en materia de conducta empresarial

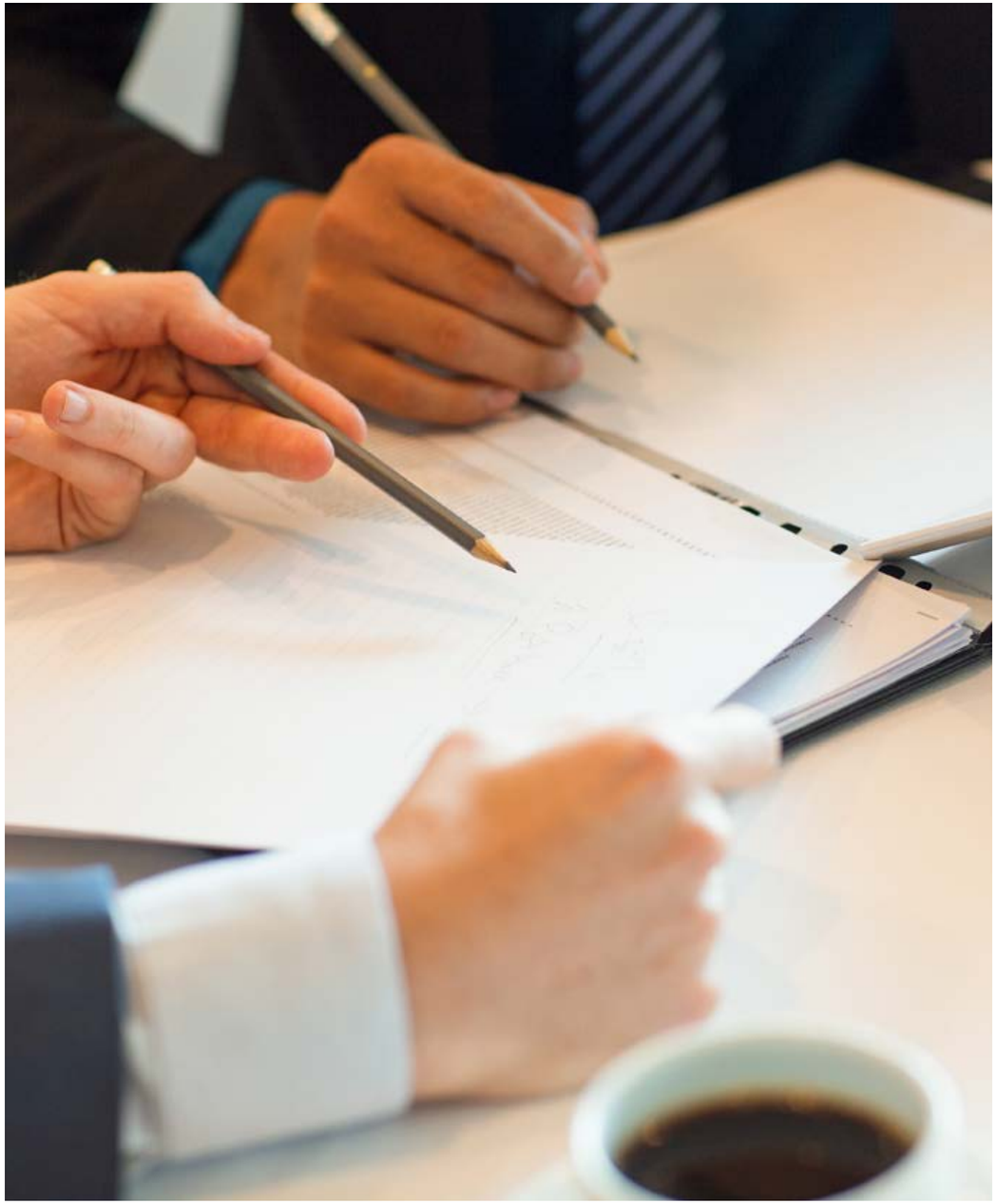
En el marco del requisito de divulgación ESRS 2 GOV-1, los órganos de gobierno y dirección ejercen un papel de **supervisión e impulso del marco de conducta empresarial y de cumplimiento normativo de TMB**. Este papel incluye, entre otros, la orientación y el seguimiento de los elementos clave que sustentan la cultura corporativa, así como el despliegue de mecanismos internos de control y de comunicación de irregularidades, de acuerdo con las responsabilidades atribuidas a cada nivel de gobierno y gestión (véase el apartado 9.3. Normativa y reglamento).

En este sentido, el circuito de aprobación de determinadas políticas y procedimientos no requiere necesariamente la aprobación del Consejo de Administración, la Comisión Ejecutiva o el Comité de Dirección, sino que se formaliza mediante las personas que actúan como revisoras y/o autorizadoras, de acuerdo con las competencias delegadas (habitualmente, directores o directoras de área en el ejercicio de sus funciones, y no la Comisión Ejecutiva como órgano colegiado). Sin embargo, en la primera reunión anual del Consejo de Administración se presenta información de síntesis sobre la actividad del ejercicio anterior, incluidas, entre otros aspectos, las principales políticas y procedimientos aprobados.

La experiencia en esta materia se refuerza mediante acciones de sensibilización y formación dirigidas a la alta dirección y a los órganos de gestión, así como mediante iniciativas formativas internas para la plantilla (para más detalle, véase el apartado 7.3 Derechos humanos y el subapartado 6.2.1. Formación).

En relación con la capacitación, durante el año 2025 se impartió formación específica sobre Compliance tanto a los miembros del Comité ampliado de Dirección como de la Comisión Ejecutiva. Esta formación complementaba la formación general vinculada a la nueva Matriz de Riesgos Penales de TMB, desplegada de manera progresiva en los diferentes departamentos de la organización.

Los órganos de gobierno y dirección ejercen un papel de supervisión e impulso del marco de conducta empresarial y de cumplimiento normativo.

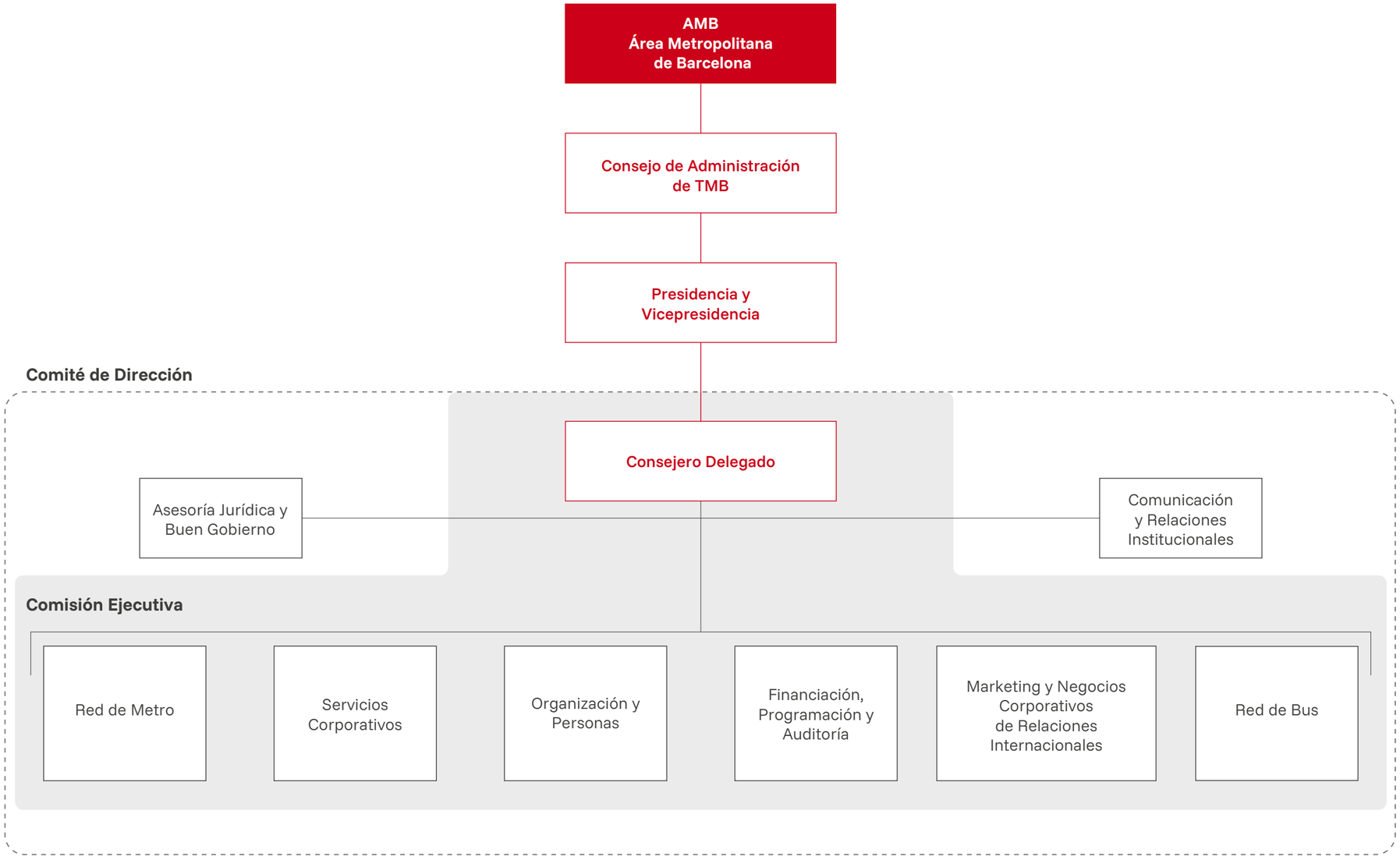


Órganos de gestión y estructura organizativa

En su constitución, los consejos de administración de TB y FMB nombran a un Consejero Delegado, miembro de los consejos, con delegación de facultades y apoderamientos, que se encarga de la administración ordinaria de las sociedades.

La gestión integrada de los servicios prestados bajo el paraguas de TMB ha permitido consolidar estructuras comunes de gestión. En este marco, los principales órganos de gestión corporativa son la **Comisión Ejecutiva** y el **Comité de Dirección**. En cada sesión del Comité de Dirección se incorporan los perfiles adicionales necesarios en función de las temáticas que deben tratarse.

A continuación se presenta el organigrama corporativo y la estructura organizativa de TMB:



Pago a las personas consejeras y a la Comisión Ejecutiva

El total de remuneraciones por todos los conceptos de los miembros del Consejo ha sido de 111 miles de euros (en el ejercicio 2024 fue de 123 miles de euros), de los cuales corresponden a retribuciones de la Alta Dirección la cantidad de 78 miles de euros (76 miles de euros en el ejercicio 2024). La Sociedad ha abonado una póliza de responsabilidad civil de Administradores y Directivos por un importe de 33 miles de euros en 2025, igual que en 2024.



Cambios organizativos

Durante el año 2025 se han producido diversos ajustes en la estructura organizativa y en determinadas posiciones directivas, con el objetivo de alinear los equipos y los modelos de dirección con las necesidades operativas y estratégicas de TMB:

Enero

Se publicó el nuevo modelo organizativo de la Dirección de Asesoría Jurídica y Buen Gobierno.

Marzo

Se publicó el nuevo modelo organizativo de la Dirección de Negocios Corporativos, Internacionales y Marketing.

15 de septiembre

Se incorporó una nueva Directora de Marketing Estratégico y Digital al Área de Negocios Corporativos, Internacionales y Marketing.

3 de noviembre

Una nueva persona asumió el cargo de Directora de Desarrollo de Negocios en el Área de Negocios Corporativos, Internacionales y Marketing.

17 de noviembre

Se nombró al nuevo Director de Ingeniería y Proyectos Bus, con motivo de la jubilación del Director de Tecnología Bus.

9.2. Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa

Requisito de divulgación G1-1 – Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa

TMB dispone de un Código Ético y de Conducta y de un marco de políticas corporativas para abordar los IRO materiales y no materiales vinculados a la gobernanza identificados en la DMA (véase el capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad), y para reforzar una cultura corporativa orientada a la integridad, el cumplimiento normativo, la transparencia y la conducta empresarial responsable.



Código Ético y de Conducta y cultura corporativa

El **Código Ético y de Conducta de TMB (2024) constituye el referente principal del marco de conducta empresarial y orienta la cultura corporativa hacia una gestión ética, íntegra y transparente**, reforzando los estándares de comportamiento esperados tanto en la actividad interna como en la relación con terceros. El Código entra en vigor al día siguiente de su publicación y se mantiene vigente hasta que se apruebe su anulación.

En cuanto a la vigencia y la actualización, la última actualización se realizó el 10 de diciembre de 2024. El Código prevé una revisión anual, incorporando aportaciones, sugerencias y propuestas de los órganos de gobierno y de los miembros de la organización, con el objetivo de mejorar las buenas prácticas y las conductas éticas. Para facilitar su aplicación y la resolución de dudas, TMB dispone de un canal de consultas a través del buzón eticaicompliance@tmb.cat (véase el subapartado 9.3.2. Canal Ético y Sistema Interno de Información (SII)). La dirección anterior, canaletic@tmb.cat, se encuentra actualmente en desuso.

Marco de políticas corporativas de conducta empresarial

Este marco incluye, principalmente, la **Política de Compliance, la Política de funcionamiento del Sistema Interno de Información (SII)** en el marco del Canal Ético y el Procedimiento de gestión asociado, así como el **Plan de Medidas Antifraude y la declaración institucional de tolerancia cero ante el fraude y la corrupción.** De manera complementaria, el marco se refuerza con otras políticas corporativas con incidencia sobre la conducta empresarial y la cadena de valor, como la **Política de compra ambientalmente responsable** y la **Política de Calidad** (véase el Requisito de divulgación E1-2).

Con carácter general, las políticas corporativas son aprobadas por la Dirección y/o por los órganos de gobierno competentes y se ponen a disposición del personal y de las partes interesadas a través de la web corporativa y/o del Portal de Transparencia de TMB (Transparència TMB - Transparència TMB | Portal de la Transparència) y del Canal Ético (Canal Ètic - INNOVA ETHICS). Su despliegue y seguimiento se articulan mediante

procedimientos, controles internos, formación y mecanismos de supervisión y mejora continua. Las políticas no disponen, con carácter general, de una periodicidad de revisión formal preestablecida, pero se actualizan cuando se producen cambios normativos, estratégicos u operativos relevantes.

Política de Compliance (mayo de 2020)

Establece el marco del Programa de Compliance para prevenir, mitigar y gestionar riesgos de conducta empresarial, incluidos la corrupción y el soborno, y reforzar una cultura de cumplimiento e integridad. Define los elementos del sistema (prevención, detección, supervisión, formación y mejora continua), así como el proceso de seguimiento, incluida la revisión periódica y los indicadores (KPI). Es de aplicación a todas las personas de TMB y, en lo que corresponda, a terceros vinculados a la actividad. El desarrollo del sistema se alinea con el marco de responsabilidad penal de las personas jurídicas (artículo 31 bis del Código Penal) y con estándares de referencia como ISO 37301 y UNE 19601.



Política de funcionamiento del Sistema Interno de Información y Procedimiento de gestión (junio de 2023)

Definen los mecanismos para identificar, comunicar, instruir e investigar comunicaciones sobre posibles incumplimientos del Código Ético y de Conducta o de la normativa aplicable, incluidas infracciones del Derecho de la Unión Europea e infracciones penales o administrativas graves o muy graves, en el marco de la Ley 2/2023. El sistema admite comunicaciones confidenciales o anónimas, garantiza la confidencialidad y la protección ante represalias, y preserva los derechos de las personas afectadas. Prevé la trazabilidad y el seguimiento del expediente y un plazo máximo de resolución de tres meses, ampliable de manera justificada en casos de especial complejidad (véase el subapartado 9.3.2. Canal Ético y Sistema Interno de Información (SII)). Ambos documentos fueron actualizados en julio de 2024.

Plan de Medidas Antifraude (julio de 2022) y Declaración institucional de tolerancia cero ante el fraude y la corrupción

Refuerzan el compromiso institucional con la prevención y reacción ante posibles indicios de fraude, corrupción u otras conductas contrarias a la integridad, y establecen líneas de actuación para reforzar el control interno y el seguimiento del mapa de riesgos, en coherencia con el Sistema de Compliance (véase el subapartado 9.3.1. Compliance).

Política de Compra Ambientalmente Responsable (mayo de 2017)

Integra criterios ambientales y sociales en la adquisición de bienes y servicios, e incorpora el compromiso de que la compra ambiental y socialmente responsable sea uno de los principales compromisos de TMB en prevención de la contaminación. Contribuye a mitigar riesgos e impactos vinculados a la cadena de valor mediante la incorporación sistemática de criterios de sostenibilidad en licitaciones y contratación, con despliegue operativo mediante el procedimiento P716 y herramientas de apoyo (SAP) (véase el apartado 9.6. Compra responsable).

La política recoge el compromiso de TMB de incrementar la adquisición de productos y servicios ambiental y socialmente responsables; promover la compra responsable fomentando políticas de ahorro en el consumo; y compartir la responsabilidad de la compra responsable entre el personal solicitante y el personal de compras, con el apoyo y la implicación de la Dirección. El despliegue operativo se articula mediante el procedimiento P716 – Diseño y adquisición de bienes, obras y servicios con criterios ambientales, actualizado en 2021, que refuerza la incorporación sistemática de criterios ambientales en licitaciones y contratos menores.

Política de Calidad (octubre de 2021)

Refuerza el gobierno, el control y la disciplina de gestión necesarios para desplegar una cultura corporativa de mejora continua, trazabilidad y control de procesos. Se despliega mediante un sistema de gestión integrado basado en normas de referencia (ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001) (véase el Requisito de divulgación E1-2).

Reglamento del Órgano de Cumplimiento (mayo de 2020)

Define el papel, las funciones y el marco de actuación del Órgano de Cumplimiento como estructura de gobernanza del Sistema de Compliance, incluidas las responsabilidades de supervisión, impulso y coordinación del cumplimiento normativo y del Sistema Interno de Información.

Mecanismos para identificar, comunicar e investigar preocupaciones sobre conducta empresarial

TMB dispone de mecanismos para identificar, comunicar e investigar preocupaciones relativas a conductas ilícitas o contrarias al Código Ético y de Conducta o a la normativa aplicable, mediante el Sistema Interno de Información (SII) y el Canal Ético, que admiten comunicaciones de personas trabajadoras y también de grupos de interés externos. El sistema prevé la tramitación y la investigación de manera diligente y con garantías, incluidas:

- Emisión de un acuse de recibo en un plazo máximo de 7 días, siempre que no comprometa la confidencialidad.
- Posibilidad de requerir la subsanación de la comunicación en un plazo máximo de 10 días hábiles cuando no reúna los criterios establecidos.
- Apertura de expediente e inicio de las tareas de investigación cuando proceda.
- Plazo máximo de resolución de 3 meses, prorrogable hasta 3 meses adicionales en supuestos de especial complejidad.
- Comunicación de la resolución a la persona informante a través del canal habilitado, garantizando siempre la confidencialidad (véase subapartado 9.3.2. Canal Ético y Sistema Interno de Información (SII).



Protección de personas informantes

En materia de protección de personas informantes, TMB está sujeta a la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informan sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción (transposición de la Directiva (UE) 2019/1937), y ha adaptado sus procedimientos internos a este marco mediante el SII en el marco del Canal Ético.

El sistema incorpora medidas de protección, incluidas: la posibilidad de comunicaciones anónimas o confidenciales, la confidencialidad de la información y de las identidades y la prohibición de represalias cuando la comunicación se efectúa de buena fe. Adicionalmente, se reconocen vías externas de comunicación de acuerdo con la normativa aplicable, incluido el canal externo de la Oficina Antifraude de Cataluña (véase el subapartado 9.3.2. Canal Ético y Sistema Interno de Información (SII).



Políticas y procedimientos en materia de anticorrupción y antisoborno

La Política de Compliance y el marco de conducta empresarial dan cobertura a la prevención y gestión de riesgos de corrupción y soborno, mediante controles internos, canales de comunicación y actuaciones formativas. La información específica sobre el sistema de prevención y detección, así como sobre incidentes, se reporta en el subapartado 9.3.3. Corrupción y soborno.

Asimismo, TMB prevé revisar y actualizar el marco de políticas y procedimientos en materia de anticorrupción y antisoborno durante el ejercicio 2026, con el objetivo de adecuarlo a los requisitos normativos y de alineamiento aplicables (incluida, si procede, la adecuación a los principios de la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción).

Formación en conducta empresarial

TMB refuerza la cultura corporativa mediante formación y sensibilización en materia de conducta empresarial y cumplimiento normativo. Durante 2025 se han llevado a cabo sesiones formativas de Compliance dirigidas a diversas áreas y se ha puesto a disposición de la alta dirección un curso específico mediante el Campus Virtual (véase el apartado 9.3 Normativa y reglamento). Asimismo, en el marco del Canal Ético/SII, se ha publicado formación e información específica dirigida a toda la plantilla, con carácter obligatorio para nuevas incorporaciones y con periodicidad anual (véase el subapartado 9.3.2. Canal Ético y Sistema Interno de Información (SII).

En relación con la política de formación interna, se ha modificado el reglamento de gestión de la formación incorporando disposiciones para asegurar que no se utiliza de manera discriminatoria. Los principales cambios tratan sobre el buen uso de la formación como herramienta de crecimiento profesional, pero se hace hincapié en evitar un abuso y en utilizarla de forma que otorgue preferencias indebidas a unos trabajadores frente a otros, otorgando a los Directores de Área el papel de árbitros y controladores de este buen uso. Los cambios fueron implementados a finales de 2025.

Bienestar animal

En cuanto al bienestar animal, a fecha de cierre de 2025 TMB no dispone de una política específica. Se prevé la elaboración de una política al respecto durante 2026 en el marco de la adecuación progresiva a los requisitos de la CSRD.

Funciones con mayor exposición a corrupción y soborno

De acuerdo con el enfoque de gestión y la información disponible, no se considera que exista ninguna función clasificada como de alto riesgo de corrupción. La información detallada sobre el sistema y la formación asociada se reporta en el apartado 9.3.3. Corrupción y soborno.

TMB forma y sensibiliza en materia de conducta empresarial y cumplimiento normativo.



9.3. Normativa y reglamento

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

TMB, como entidad de interés público y operador de transporte en un entorno altamente regulado, mantiene un enfoque proactivo de cumplimiento normativo, integridad y transparencia para asegurar una gestión responsable y reforzar la confianza de los grupos de interés. Aunque el cumplimiento de la legislación se ha clasificado como tema no material en la DMA, TMB es consciente de que la evolución normativa y los requisitos de control pueden generar riesgos regulatorios, operativos y reputacionales que pueden afectar a la organización.

En este contexto, se han identificado los siguientes IRO no materiales:

- **Impacto negativo:** afectación negativa al servicio o a la actividad como consecuencia de la falta de permisos y/o autorizaciones necesarios.
- **Riesgo:** posibilidad de sanciones económicas por parte de las administraciones como consecuencia del incumplimiento de la normativa aplicable o de la falta de respuesta a requerimientos oficiales.
- **Riesgo:** necesidad de invertir en nuevos equipos, flota o infraestructuras como consecuencia de la exposición a normativas ambientales cada vez más estrictas.

En este marco, este apartado describe los elementos clave del Sistema de Compliance y los mecanismos de prevención, detección y respuesta ante posibles incumplimientos, incluidos la corrupción y el soborno, así como el papel del Canal Ético y de las iniciativas de transparencia como instrumentos para reforzar la cultura de integridad, la trazabilidad y la rendición de cuentas. En coherencia con este enfoque, en este apartado se reportan los requisitos de divulgación G1-3 - Prevención y detección de la corrupción y el soborno, G1-4 - Incidentes de corrupción o soborno y G1-5 - Influencia política y actividades de lobby, y se integra información complementaria de acuerdo con la Ley 11/2018.

9.3.1. Compliance

TMB **gestiona los riesgos asociados al cumplimiento de la normativa aplicable mediante el despliegue y la consolidación de un Sistema de Compliance**, orientado a promover una cultura de integridad, reforzar los mecanismos de prevención y detección y mejorar la capacidad de respuesta de la organización.

Como base del sistema, TMB dispone de un marco corporativo de políticas y compromisos en materia de cumplimiento, incluidos la Política de Compliance y el Código Ético y de Conducta (véase el requisito de divulgación G1-1). La información relativa al alcance, los compromisos, el modelo de prevención de riesgos y responsabilidades y la declaración de cumplimiento se recoge en el portal de transparencia: Cuerpo normativo de Compliance - Transparencia TMB | Portal de la Transparencia.

Para reforzar la gobernanza del sistema y adecuarla al modelo organizativo, en 2024 los Consejos de Administración de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB) y Transports de Barcelona, SA (TB) designaron a la Dirección de Asesoría Jurídica y Buen Gobierno como Órgano de Cumplimiento y responsable del Sistema Interno de Información. En este contexto, el 10 de diciembre de 2024 se aprobó una nueva versión del Código Ético y de Conducta para adaptarlo a la estructura del nuevo Órgano de Cumplimiento y a los cambios en la gestión del Sistema Interno de Información a través del Canal Ético (véase subapartado 9.3.2. Canal Ético y Sistema Interno de Información (SII).

Durante **2025 se ha continuado con el desarrollo del programa de Compliance** y con la implementación del plan de acción aprobado por el Consejo de Administración en mayo de 2020, avanzando hacia una mayor adecuación del sistema a la estructura jurídica del grupo. En este sentido, si bien en 2024 se elaboró una Matriz de Riesgos Penales de TMB a nivel agregado, durante 2025 se ha trabajado en la preparación y redacción de un programa de Compliance propio para cada entidad del grupo, con su análisis y mapa de riesgos

específicos, en coherencia con el marco de la responsabilidad penal de las personas jurídicas (artículo 31 bis del Código Penal) y con estándares de referencia como ISO 37301 y UNE 19601. Estos Programas de Compliance fueron aprobados por los respectivos Consejos de Administración el 12 de noviembre de 2025, excepto el de la Fundació TMB, que fue aprobado el 7 de noviembre de 2025 en reunión del Patronato.

En paralelo, se ha continuado reforzando el cuerpo normativo de Compliance, en el marco de la hoja de ruta iniciada con el Análisis de Riesgos Penales Corporativos (ARPEC) de 2020. Durante 2025 se han implementado dos documentos derivados directamente de este análisis: la POL0037 – Política fiscal corporativa y el P1129 – Protocolo de uso de taquillas en TMB. Asimismo, se ha elaborado la POL0039 – Política de prevención de blanqueo de capitales, que responde a la necesidad de cumplir con las exigencias de la Ley 10/2010 y el Real Decreto 304/2014 que la desarrolla. Esta política será objeto de desarrollo procedimental durante 2026, tanto para cubrir las exigencias legales en el ámbito de la Fundació TMB como para establecer un sistema a escala de grupo eficiente y que contribuya a prevenir este riesgo.

Adicionalmente, se encuentran en fase de finalización una política en materia de colaboraciones y alianzas con terceras entidades, una política en materia de objetos perdidos (con desarrollo posterior mediante procedimiento), una política de revisión del Sistema de Compliance y un procedimiento sobre el inicio del circuito de seguros.

Asimismo, como instrumento complementario del Sistema de Compliance, TMB dispone del Plan de Medidas Antifraude (2022) alineado con las finalidades del programa y orientado a prevenir y reaccionar de manera proactiva ante cualquier indicio de hecho delictivo que pueda poner en riesgo la estabilidad de la actividad de las entidades que conforman TMB. En coherencia con su objeto, el Plan refuerza el compromiso de los órganos de gobierno y de la Comisión de Ética en la promoción de una sólida cultura ética y de integridad, el respeto a la legislación vigente y la condena expresa de cualquier forma de corrupción y soborno. El Plan se puede consultar en el portal de transparencia de TMB: Plan de medidas antifraude - Transparencia TMB | Portal de la Transparencia.

En particular, en el ámbito de FMB, y en el marco de las actuaciones vinculadas al Plan Antifraude, en 2025 se han llevado a cabo 709.442 inspecciones en tres operativas de inspección intensivas de red, superando el 23% del objetivo anual. También se han realizado 11 inspecciones masivas por zona y más de 300 inspecciones intensivas de enlace, así como operativos conjuntos con los Mossos d'Esquadra, la Guardia Urbana y el CNP (Cuerpo Nacional de Policía).

Durante 2025 se ha trabajado en una **hoja de ruta para identificar el punto de situación del Plan y reforzar el seguimiento de su implementación, en coordinación con el área de Financiación, Programación y Auditoría.** Además, dado que la primera matriz de riesgos se aprobó en diciembre de 2023 y debe actualizarse, como mínimo, cada dos años, en 2025 se ha diseñado una nueva Matriz de Riesgos, basada en el modelo propuesto por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y elaborada en colaboración con otros ámbitos implicados (*Project Management* en materia de subvenciones, Aprovisionamientos, Logística y Compras, y Servicios Jurídicos Corporativos). En este sentido, los principales cambios fueron:

- **A nivel material:** la consideración de los riesgos de acuerdo con la clasificación del Ministerio, diferente de la utilizada en 2023. De los cuatro grandes grupos de riesgos del modelo, se han abordado los relacionados con subvenciones, contratos y convenios, y no se ha considerado el grupo de medios propios, dado que no resulta de aplicación a TMB.

- **A nivel formal:** se ha adecuado el formato de la matriz a los parámetros evaluadores del modelo del Ministerio y se ha alineado con el formato de la Matriz de Compliance, con el objetivo de estandarizar las matrices gestionadas desde la Unidad de Compliance.

Como resultado, se ha emitido un informe de seguimiento que actualiza el mapa de riesgos, y este nuevo mapa, junto con el informe explicativo, fue aprobado por el Consejo de Administración el 12 de noviembre de 2025.

La consolidación del sistema también se ha reforzado mediante la formación y sensibilización. En 2025 se han impartido 9 jornadas formativas dirigidas a Servicios Corporativos, diversas direcciones corporativas y también a la Red de Metro y la Red de Bus, con una sesión complementaria para personas que no habían podido asistir a la convocatoria asignada. En la mayoría de las sesiones, el contenido se ha estructurado en torno a la presentación del órgano y los canales de apoyo, la situación del Sistema de Compliance, los riesgos identificados en TMB —distinguiendo entre los generales y los que tienen una incidencia más directa en cada ámbito— y los próximos pasos para consolidar su despliegue. Teniendo en cuenta la experiencia y el perfil del personal del área de Asesoría Jurídica y Buen Gobierno, una sesión específica se orientó a profundizar en los fundamentos del sistema (marco normativo, elementos de un sistema de Compliance y régimen sancionador), con el objetivo de alinear criterios y reforzar el papel tractor del área en la gobernanza del sistema. Adicionalmente, se puso a disposición del Comité de Dirección Ampliado y de la Comisión Ejecutiva un curso formativo específico centrado en el concepto y origen del Compliance, el marco normativo aplicable, los elementos clave del sistema, los principales riesgos penales identificados en TMB y los roles y responsabilidades de los órganos de dirección en la supervisión.

De cara a 2026, está previsto mantener y reforzar este esfuerzo formativo con, como mínimo, tres sesiones para los consejos sobre compliance general; dos sesiones en el ámbito corporativo correspondiente sobre compliance general; una sesión dirigida al Comité de Dirección Ampliado sobre anticorrupción; y una sesión dirigida al personal de la Fundación y al área de Finanzas, Programación y Auditoría sobre prevención del blanqueo de capitales.

Más allá de las actuaciones descritas, se ha prestado apoyo técnico a las diferentes áreas en cuestiones vinculadas, directa o indirectamente, al cumplimiento normativo, mediante asesoramiento y colaboración en la redacción de normativa interna y en la resolución de dudas.

9.3.2. Canal Ético y Sistema Interno de Información (SII)

El referente principal en materia de conducta empresarial es el Código Ético y de Conducta (véase el requisito de divulgación G1-1), que recoge el compromiso de TMB con una gestión ética, íntegra y transparente. En este marco, el Canal Ético vehicula el Sistema Interno de Información (SII), como mecanismo para identificar y gestionar conductas o situaciones que puedan contravenir la normativa aplicable, el Código Ético y/o la normativa interna.

El SII ha sido adaptado a la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informan sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción. El sistema permite comunicar, de manera segura, acciones u omisiones que puedan constituir infracciones del Derecho de la Unión Europea o infracciones penales o administrativas graves o muy graves, así como otros posibles incumplimientos dentro del ámbito del programa de Compliance. **El canal es accesible y admite comunicaciones confidenciales o anónimas, con trazabilidad del expediente y posibilidad de seguimiento por parte de la persona informante.**

La gestión del sistema se fundamenta en principios de protección de la persona informante y prohibición de represalias, confidencialidad de las identidades y de las actuaciones, preservación de los derechos de las personas investigadas y diligencia en la tramitación. El procedimiento establece un plazo máximo de resolución de tres meses, ampliable de manera justificada hasta tres meses adicionales en casos especialmente complejos.

Durante 2025 se ha consolidado la operativa del SII y se han reforzado las actuaciones de difusión y uso adecuado de la herramienta, incluida una formación en línea dirigida a toda la plantilla, obligatoria para las nuevas incorporaciones y con periodicidad anual, sobre el funcionamiento del canal, los derechos y deberes en los procesos de investigación y la prohibición de represalias. Asimismo, la disponibilidad de canales específicos para determinadas materias (p. ej., acoso) ha contribuido a canalizar mejor las comunicaciones y a reducir los plazos de tramitación, con una media de resolución por debajo del plazo de tres meses previsto por la norma.

Comunicaciones recibidas en el Canal

En cuanto a la actividad registrada, en 2025 han tenido entrada **38 comunicaciones a través del Canal Ético, de las cuales se han resuelto 30 y quedan 8 pendientes de instrucción y resolución; de estas, 2 se encuentran suspendidas** por identidad subjetiva y objetiva con comunicaciones presentadas a través del canal externo de la Oficina Antifraude de Cataluña.

Del total de comunicaciones resueltas en 2025, 7 fueron objeto de inadmisión por no corresponder su contenido a materias tratables en el Canal Ético y 3 se archivaron por desistimiento debido a que la persona informante no aportó las evidencias requeridas. Las 20 comunicaciones restantes se tramitaron y se archivaron tras la investigación correspondiente, concluyéndose que no se detectaron irregularidades; en 7 de estos expedientes, la resolución incorporó recomendaciones de medidas organizativas de mejora para reforzar el cumplimiento.

A título comparativo, en 2024 se recibieron 64 comunicaciones, de las cuales 59 se resolvieron y 5 quedaron en curso. Entre las resueltas, 10 fueron inadmitidas y 8 se archivaron por desistimiento por falta de evidencias aportadas; las 39 restantes se archivaron tras la investigación sin detectarse irregularidades, con 33 casos en los que se formularon recomendaciones de mejora.

Consultas Código Ético

Las personas empleadas y los grupos de interés pueden plantear consultas a través del buzón consultescodietic@tmb.cat. Las consultas recibidas se han vinculado mayoritariamente a la aplicación del cuerpo normativo de Compliance y a dudas relacionadas con los riesgos tratados en sesiones formativas, con respuestas en plazos inferiores a una semana.

Asimismo, se ha constatado que, ocasionalmente, puede generar cierta confusión el hecho de disponer de un buzón de correo de consultas sobre el Código Ético y de un Canal Ético; por este motivo, en 2025 la dirección se ha mantenido en desuso y no se ha registrado ningún incidente destacable al respecto.

9.3.3. Corrupción y soborno

Aunque la corrupción y el soborno no se han identificado como temas materiales en la DMA, TMB mantiene un enfoque de tolerancia cero ante cualquier conducta irregular, en coherencia con el Sistema de Compliance y con la condición de entidad de interés público. En este contexto, y sin dar respuesta a la totalidad de los requisitos de divulgación relativos a la corrupción y el soborno (G1-3 y G1-4), se presenta información selectiva y parcial de acuerdo con la Ley 11/2018 y en un ejercicio de transparencia.

Requisito de divulgación G1-3 – Prevención y detección de la corrupción y el soborno

Marco de políticas y procedimientos

TMB dispone de un **marco de políticas y procedimientos orientado a prevenir, detectar, investigar y dar respuesta a posibles alegaciones o incidentes relacionados con la corrupción y el soborno** (véase el requisito de divulgación G1-1). Este marco se articula a través del Sistema de Compliance y de los mecanismos de comunicación e investigación asociados al Sistema Interno de Información (véase el subapartado 9.3.2. Canal Ético y Sistema Interno de Información (SII) y se complementa con actuaciones de sensibilización y formación.

Por lo que respecta a la investigación y gestión de comunicaciones vinculadas a corrupción o soborno, la instrucción de los posibles expedientes es gestionada por la persona responsable de la Comisión de Ética. En este sentido, el comité que investiga estos casos no está separado jerárquicamente de las funciones de prevención o detección, dado que la gestión se concentra en esta figura.

En relación con la rendición de cuentas, la persona que ocupa el cargo de Compliance Officer, que coincide con la figura de Secretaría No Miembro del Consejo de Administración, informa al Consejo siempre que se le requiere, sin que se establezca una periodicidad mínima.

La política anticorrupción es de aplicación a todo TMB y se mantiene disponible para consulta permanente en la intranet (véase requisito de divulgación G1-1). Durante 2026 está previsto revisar su contenido y adaptarlo a los nuevos requisitos asociados a la CSRD.

Formación y sensibilización

En relación con las acciones formativas, en 2025 el **número de personas formadas en contenidos de Compliance con incidencia en anticorrupción y antisoborno ha sido de aproximadamente 400**, mediante sesiones en modalidad presencial y en línea e impartidas íntegramente con recursos internos. Dado que no se dispone de una clasificación de funciones de alto riesgo en esta materia, el requisito relativo al porcentaje de funciones de alto riesgo cubiertas por la formación no resulta aplicable, y el enfoque formativo se ha desplegado de manera homogénea en la organización.

Adicionalmente, se ha realizado una formación a través del Campus Virtual dirigida específicamente a la Comisión Ejecutiva y al Comité de Dirección Ampliado con contenidos sobre Compliance, incluidos corrupción y soborno.

Además, TMB dispone de programas de formación en materia de anticorrupción y antisoborno dirigidos a toda la plantilla, de carácter obligatorio, con una frecuencia aproximada de cada 2 o 3 años y una duración media de una hora. Estas formaciones incluyen procedimientos internos, ejemplos prácticos y una explicación de los delitos vinculados a la corrupción y el soborno. De cara a 2026, está prevista una sesión monográfica específica sobre anticorrupción, en coherencia con los requisitos de la CSRD.

Finalmente, en el marco del enfoque de gestión de riesgos, dado que no se han identificado funciones clasificadas como de alto riesgo en materia de corrupción o soborno, el diseño de las acciones de sensibilización y formación se aplica de manera transversal.

Requisito de divulgación G1-4 – Incidentes de corrupción o soborno

Durante los ejercicios 2024 y 2025 no han existido condenas judiciales (sentencias firmes) impuestas a la empresa o a su personal por infringir leyes de anticorrupción o antisoborno, ni multas asociadas por esta causa. Asimismo, en 2024 y en 2025 no ha habido ningún incidente confirmado relacionado con la corrupción y el soborno y, en consecuencia, no ha sido necesario adoptar acciones específicas para corregir incumplimientos de procedimientos o estándares en esta materia.



9.4. Transparencia

Por lo que respecta al ámbito de transparencia y, en particular, al cumplimiento de las obligaciones establecidas por la normativa vigente, durante 2025 se han llevado a cabo actuaciones orientadas a reforzar la publicidad activa y a mejorar la gestión del derecho de acceso a la información pública.

Solicitudes de acceso a la Información Pública (SAIP)

Durante en 2025 se ha observado una ligera disminución del número de solicitudes de acceso a la información pública presentadas por la ciudadanía: se han recibido 61, frente de las 68 recibidas en 2024. Paralelamente, hay que destacar una **mejora significativa en los tiempo de gestión y entrega de la información**, que se han reducido significativamente respecto del año anterior, pasando de una media de 51 días en 2024 a 18 días en 2025.

A continuación se presenta la tabla con el detalle del tipo de resoluciones emitidas o en curso, incorporando la comparación entre los ejercicios 2024 y 2025:

Tipo de resolución	2025	2024*
Comunicación estimatoria sustitutiva de la Resolución	29	28
Resolución estimatoria	4	11
Resolución estimatoria parcial	12	17
Resolución desestimatoria	8	3
Resolución de inadmisión	5	6
Derivación total a otra entidad	3	3
Total	61	68

* Las cifras comparativas de 2024 se han reexpresado por incorporar dos solicitudes adicionales que no constaban contabilizadas en la fecha de cierre del ejercicio.

Requerimientos de la Comisión de Garantía del Derecho de acceso a la Información Pública (GAIP)

En comparación con 2024, cuando se recibieron 8 reclamaciones ante la GAIP, durante 2025 se han recibido 2 requisitos relacionados con solicitudes de acceso a la información pública. En la fecha de elaboración de este informe, ambos expedientes se encuentran en tramitación.

Plan de Mejora del Portal de Transparencia (2025-2026)

Durante el año 2025 **se ha iniciado el Plan de Mejora del Portal de Transparencia 2025– 2026, orientado a reforzar el cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa y a impulsar una evolución del portal hacia una estructura más moderna y funcional. El Plan incluye, entre otros, las actuaciones** siguientes:

- **Mejora sustancial del grado de cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa**, en relación con los resultados de la auditoría correspondiente al año 2024.
- **Implementación de un nuevo Portal de Transparencia**, con una estructura más moderna y funcional, que incorpore íntegramente los requisitos establecidos por la normativa de transparencia y dé respuesta a las necesidades internas de la organización.

Partiendo del 52,48 % de cumplimiento obtenido del informe evolutivo sobre el grado de cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa de TMB correspondiente al año 2024, elaborado por el AMB, las actuaciones llevadas a cabo durante 2025 en materia de reestructuración del portal y de actualización de la información permiten prever, según la autoevaluación realizada, un grado de cumplimiento del 75,80%. Este incremento representa una mejora significativa del nivel de transparencia y de publicidad activa alcanzado por la organización.

De cara al año 2026, está prevista una nueva auditoría por parte del AMB, que coincidirá con el inicio de los trabajos de diseño y desarrollo de un nuevo Portal de Transparencia ad hoc, alineado con los requisitos normativos y con las necesidades operativas de la entidad.

Proyectos futuros más destacados

Está previsto el inicio de un nuevo ciclo de gestión del Canal SAIP, motivado por el final del periodo de vigencia de la licitación actual del servicio de mantenimiento. Este hecho comportará la **redefinición del modelo de gestión de las solicitudes de acceso a la información pública**, con el objetivo de mejorar la eficiencia, la trazabilidad y la experiencia de la ciudadanía. Se prevé que el nuevo modelo se inicie durante el año 2026, con una fase de implementación progresiva que permita su plena operatividad a principios del año 2027.

Paralelamente, se prevé la licitación y el desarrollo de un nuevo Portal de Transparencia, que incorpore una arquitecturade más moderna y funcional, alineada con los requisitos normativos vigentes y con las necesidades internas de la organización, con el objetivo de consolidar las mejoras alcanzadas y avanzar hacia un modelo de transparencia más accesible, reutilizable y sostenible en el tiempo.



Cumplimiento socioeconómico

A continuación se presenta el detalle de las multas y sanciones monetarias significativas registradas en 2025 por incumplimientos de normativa social o económica, desglosado por organismo sancionador y por sociedad (TB, FMB y consolidado TMB).

Multas y sanciones 2025

Entidad	TB	FMB	TMB
Ayuntamiento de Barcelona	432,19 €	- €	**432,19 €**
Otros Ayuntamientos	498,20 €	180,00 €	**678,20 €**
Generalitat de Catalunya	113.646,70 €	19.153,60 €	**132.800,30 €**
Servei Català de Trànsit	1.800,95 €	- €	**1.800,95 €**
Seguridad Social	217.443,95 €	- €	**217.443,95 €**
Total	333.821,99 €	19.333,60 €	353.155,59 €

Seguidamente se muestra el mismo desglose correspondiente a en 2024, con el objetivo de facilitar la comparación interanual por sociedad y por tipología de entidad sancionadora.

Multas y sanciones 2024

Entidad	TB	FMB	TMB
Port de Barcelona	64,00 €	- €	**64,00 €**
Ayuntamiento de Barcelona	299,00 €	200,00 €	**499,00 €**
Generalitat de Catalunya	8.275,38 €	23.351,80 €	**31.627,18 €**
Servei Català de Trànsit	200,00 €	40,00 €	**240,00 €**
APDCAT	16.488,60 €	18.000,00 €	**34.488,60 €**
Agència Tributària de Catalunya	2.696,10 €	- €	**2.696,10 €**
Prefectura de tráfico	136,59 €	- €	**136,59 €**
Seguridad Social	1.204.195,65 €	- €	**1.204.195,65 €**
Juzgados	42.000,00 €	- €	**42.000,00 €**
Total	1.274.355,32 €	41.591,80 €	1.315.947,12 €

9.4.1. Política pública

Requisito de divulgación G1-5 – Influencia política y actividades de lobby

El Consejo Ejecutivo se encarga de la supervisión de las actividades de influencia política y de las actividades de lobby. Las funciones quedan definidas al documento de Funciones del Consejo Ejecutivo (abril de 2024), si bien las decisiones las adopta el CEO.

TMB **participa como entidad asociada en diversas organizaciones que llevan a cabo actividades de representación y interlocución institucional en relación con el transporte público colectivo y su financiación,** con el objetivo de defensar el interés general y los derechos de las personas usuarias del transporte público.

En este marco, TMB cuenta con una **política específica para prevenir y gestionar potenciales situaciones de conflicto de interés** (POL0006 – Política de conflictos de interés) y con un procedimiento que la desarrolla (P1044 – Procedimiento para la prevención y corrección de los conflictos de interés). Ambos documentos han sido auditados a principios de 2026 con resultados satisfactorios y se ha revisado su contenido; asimismo, durante el ejercicio 2025 no se ha identificado ningún conflicto destacable derivado de su aplicación.

En relación con las contribuciones políticas, en 2025 y 2024 no se han realizado contribuciones a partidos y/o representantes políticos, ni en forma monetaria ni en especie.

Por lo que respecta a los registros de transparencia, la empresa no está registrada en el Registro de Transparencia de la UE ni en ningún otro registro equivalente a escala nacional.

Por otra parte, hay diversos miembros actuales de los órganos de administración que han ocupado cargos públicos en los dos años anteriores a su incorporación en la empresa:

Laia Bonet Rull: primera teniente de alcaldía del Ayuntamiento de Barcelona (desde junio de 2023); diputada del Parlament de Catalunya (2010–2012).

Antonio Balmón Arévalo: alcalde de Cornellà de Llobregat.

Francisco Javier Flores García: secretario general de Infraestructuras (2022–diciembre 2023) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Antonio Martínez Flor: teniente de alcalde de Política Territorial y Vivienda al Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat.

Joan Basagañas Camps: primer teniente de alcaldía del Ayuntamiento de Sant Just Desvern y responsable de diversas áreas municipals.

Isidre Sierra Fusté: alcalde de Sant Climent de Llobregat (desde noviembre de 2010); responsable de espacio agrícola y forestal del AMB.

Raimond Blasi Navarro: miembro del Consejo de Administración del IMET (Institut Metropolità del Taxi de Barcelona).

Jordi Coronas Martorell: presidente del districte de Horta-Guinardó al Ayuntamiento de Barcelona.

David Gómez Luque: teniente de alcaldía del área de Calidad Urbana del Ayuntamiento del Hospitalet de Llobregat.

Ricard Font Hereu: director general de BIMSA (Barcelona de Infraestructuras Municipales, SA) y gerente de Movilidad, Infraestructuras y Obras del Ayuntamiento de Barcelona.

Rosa del Amo Hernández: tercera tinenta de alcaldia del Ámbito de Deportes, Seguridad, Comunicación y Fondos Europeos del Ayuntamiento de Badalona.

Pau Gonzàlez Val: presidente del Área de Cultura de la Diputación de Barcelona.

Antonio Suárez Pizarro: primer teniente de alcaldía del Ayuntamiento de Santa Coloma de Gramenet.

Manel Nadal Farreras: presidente de Centrales e Infraestructuras para la Movilidad y las Actividades Logísticas, SA, y secretario de Movilidad e Infraestructuras.

Jordi Terrades Santacreu: diputado del Parlament de Catalunya y secretario general del Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

Finalmente, la empresa no está legalmentee obligada a formar parte de una cámara de comercio o de otra organización representativa.

Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

Durante el ejercicio 2025, TB ha realizado aportaciones a entidades sin ánimo de lucro, en coherencia con su compromiso social y con el objetivo de contribuir a iniciativas de interés general vinculadas al transporte público y a la movilidad sostenible. En concreto, se han llevado a cabo las aportaciones siguientes:

Aportación a la Fundación TMB

546.504,66 €

(167.000 € en el ejercicio anterior)

Durante el ejercicio 2025, FMB ha realizado aportaciones a entidades sin ánimo de lucro, en coherencia con su compromiso social y con el objetivo de contribuir a iniciativas de interés general vinculadas al transporte público y a la movilidad sostenible. En concreto, se han llevado a cabo las aportaciones siguientes:

Aportación a la Fundación TMB

546.504,67 €

(167.000 € en el ejercicio anterior)

Este año no ha habido aportación a la Fundación de los Ferrocarrilles Españoles

(11.025 € en el ejercicio anterior).



9.5. Protección de datos y gestión de la información

D'acord amb la DMA (vegeu capítol 4. Gestió de riscos i materialitat), en l'àmbit de la protecció de dades i la gestió de la informació s'han identificat com a temes materials la ciberseguretat i la digitalització, la governança de dades i els resultats. En coherència amb aquest resultat, el present apartat desplega els IROs materials i les principals polítiques, accions i mètriques associades a la seva gestió de tots dos temes.

9.5.1. Ciberseguridad

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

Por lo que respecta a la ciberseguridad, se han identificado como materiales diversos IROs vinculados a la continuidad del servicio y a la protección de la información en un contexto de incremento del amenaza digital y de exigencias crecientes sobre sistemas críticos:

- **Impacto positivo:** fortalecimiento de la cultura de seguridad mediante el fomento de una cultura organizativa que prioriza la ciberseguridad para garantizar la continuidad del servicio.

- **Riesgo:** ciberataques asociados a sistemas informáticos desactualizados o vulnerables, falta de seguridad cibernética, pérdida de datos e interrupciones del servicio.

- **Riesgo:** exposición a ciberataques derivados de actos maliciosos con fines económicos o disruptivos, como el fraude, el robo de información o la interrupción de sistemas críticos.

Para dar respuesta a estos IRO, **TMB despliega su sistema de protección y gobernanza de datos de acuerdo con el Reglamento (UE) 2016/679 (RGPD) y la Ley Orgánica 3/2018 (LOPDGDD), así como con el resto de normativa aplicable, manteniendo medidas de seguridad y confidencialidad adecuadas en función del estado de la tecnología, la naturaleza de los datos y los riesgos asociados**. Con carácter general, no se prevén transferencias internacionales de datos fuera del Espacio Económico Europeo; en caso de que se produzcan, se informa a las personas interesadas y se aplican las garantías correspondientes.

En el ámbito de políticas y gobernanza, todas ellas aprobadas o actualizadas en noviembre de 2024, se ha operativizado el M0546 – Modelo de gobierno de datos personales y se han desplegado y/o revisado instrumentos clave, como el P1118 – Procedimiento de privacidad desde el diseño y por defecto, la POL0033 – Política de acceso a datos de carácter personal y la POL0034 – Política de desconexión digital. El objetivo general de este marco es reforzar el ciclo de mejora continua y la responsabilidad proactiva de la entidad en relación con el tratamiento de datos personales y el cumplimiento de la normativa aplicable. El órgano responsable de este ámbito es el Delegado de Protección de Datos (DPD).

Además, en septiembre de 2025 se actualizó la Política de privacidad, que refuerza la transparencia hacia las personas usuarias y otras partes interesadas y describe, entre otros aspectos, las finalidades y bases legitimadoras, los criterios de comunicación y conservación, los derechos reconocidos por el RGPD y la posibilidad de reclamación ante la Autoritat Catalana de Protecció de Dades (APDCAT). La Política de privacidad está disponible en: https://www.tmb.cat/ca/politica-de-privadesa.

Por lo que respecta a las actuaciones y al control durante 2025, se han reforzado las actuaciones orientadas a reducir la exposición a incidentes y a mejorar la capacidad de respuesta. Se han intensificado las revisiones de entornos colaborativos (Sites y SharePoints) y se ha reforzado la gestión proactiva de los requerimientos de la autoridad de control. Al mismo tiempo, se ha mantenido el apoyo continuado a las áreas que llevan a cabo actividades de tratamiento, con asesoramiento en la aplicación de la normativa, la formalización de contratos de encargado del tratamiento y cláusulas tipo, y recomendaciones para el inicio de nuevos tratamientos; en este ejercicio, ha sido especialmente relevante el incremento de consultas vinculadas a proyectos de IA.

En el marco del refuerzo de la cultura de seguridad y de las medidas preventivas asociadas a los IROs materiales de ciberseguridad, en 2025 se han llevado a cabo **acciones formativas con contenidos de ciberseguridad y anticorrupción**. Las tablas siguientes informan el detalle de horas y asistencias por sociedad:

Acciones formativas con contenidos de ciberseguridad y anticorrupción

TB formaciones	Horas realizadas		Asistencias		Totales	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Horas	Asistencias
IA Profes Ciberseguridad	0	30	0	1	**30**	**1**
Taller IA	4	0	1	0	**4**	**1**
Máster en IA	0	200	0	1	**200**	**1**
Artificial Intelligence	0	18	0	1	**18**	**1**
Totales (valores absolutos)	4	248	1	3	252	4

FMB formaciones	Horas realizadas		Asistencias		Totales	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Horas	Asistencias
IA Profes Ciberseguridad	0	30	0	1	**30**	**1**
Especializ Ciberseguridad	0	6	0	1	**6**	**1**
Taller IA	0	8	0	2	**8**	**2**
Totales (valores absolutos)	0	44	0	4	44	4

Además, **FMB ha iniciado el proceso para certificar 11 sistemas tecnológicos en el marco del ENS, con el Centro Criptográfico Nacional (CCN)**. Por lo que respecta a la gestión de riesgos en sistemas críticos, en 2025 se ha comenzado la primera fase del registro de perligros operacionales, identificando peligros y estableciendo requisitos de seguridad por controlar los riesgos, con la consolidación de medidas previstas para 2025. También se ha aplicado el sistema de gestión de seguridad ferroviaria en más de 15 proyectos, incluyendo la renovación de via y el cambio de configuración de la estación de Cornellà, evaluados por un experto independent. Adicionalmente, se ha revisado el reglamento de circulación ferroviaria, con la participación de los representantes de los trabajadores, y se han preparado las actuaciones para su aprovación por parte de la autoridad ferroviaria.

Finalmente, con una orientación de mejora continua, se ha convocat la licitación de los "Servicios de auditoría del modelo de Compliance de TMB, y en materia de Protección de Datos" (exp. 15013361), y el Lote 2 prevé una auditoría externa específica en protección de datos, con inicio estimado a principios de 2026, una vez completadas las actuaciones de valoración y adjudicación.

En términos de seguimiento, las principales métricas del ejercicio han sido las siguientes:

- **Ejercicio de derechos de las personas interesadas:** 200 solicitudes recibidas a través de los buzones habilitados (dades@tmb.cat y dpd@tmb.cat) (209 en 2024).
- **Incidentes de seguridad:** 27 incidentes comunicados al Delegado de Protección de Datos (DPD) (5 en 2024), mayoritariamente vinculados a la pérdida de dispositivos electrónicos. En dos casos, asociados a exposiciones indebidas de datos personales por una configuración incorrecta de permisos en entornos colaborativos (M365), se ha notificado a la Autoritat Catalana de Protecció de Dades y se ha ajustado el modelo de asignación de roles y permisos, incorporando nuevas medidas técnicas y organizativas.
- **Dictámenes a la APDCAT:** 1 dictamen solicitado (0 en 2024) sobre criterios de publicación de calendarios de turnos/asignaciones con datos personales, que ha motivado el cambio hacia el uso de códigos de empleado y soluciones con acceso individualizado (GenTMBapp/archivos protegidos), reservando la visión completa a mandos intermedios y representación social.
- **Procedimientos sancionadores:** la APDCAT ha abierto 4 procedimientos sancionadores (dos vinculados a conductas de ejercicios anteriores) y, a fecha de cierre de 2025, no se ha recibido ninguna sanción; en 2024 se recibió una sanción por la publicación de datos personales derivada de un expediente anterior.

9.5.2. Digitalització, gobernanza de datos y resultados

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

De acuerdo con la DMA (véase capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad), en el ámbito de la digitalización, la gobernanza de datos y los resultados se han identificado como materiales los IROs siguientes:

- **Impacto negativo:** incremento del impacto ambiental derivado de la falta de seguimiento y medición de indicadores ambientales en la organización.
- **Oportunidad:** optimización de la gestión interna de datos y mejora de los resultados gracias a la adopción de tecnologías emergentes.
- **Oportunidad:** mejora y optimización de los procesos mediante la incorporación de la inteligencia artificial.

Para dar respuesta a estos IROs, TMB ha consolidado un **marco de uso responsable de la IA** mediante la POL0035 – Política de uso responsable de la inteligencia artificial y la NOR0021 – Guía de buenas prácticas por el uso de inteligencia artificial generativa, alineando la práctica interna con el Reglamento europeu de la IA y las directrices éticas aplicables. Este marco se despliega de manera coherente con los requisitos de privacidad, control de acceso y protección de la información.

Por lo que respecta a las actuaciones durante 2025, el despliegue se ha complementado con iniciativas de alfabetización y pruebas piloto (como Copilot) para extender la adopción de manera segura y coherente con los controles internos. En paralelo, el 4 de diciembre de 2025 se ha puesto en funcionamiento un sistema de automatización inteligente para optimizar el proceso de evaluación de la incorporación de criterios ambientales a las licitaciones de TMB, con impacto en:

- **Eficiencia:** facilitar la tarea de ambientalización al promotor, facilitar la revisión de la documentación vinculada a los expedientes y reducir el tiempo y el esfuerzo manual dedicados a la validación.
- **Precisión y consistencia:** estandarizar el proceso de validación y el cálculo de la puntuación de ambientalización, eliminando la variabilidad y garantizando la aplicación homogénea de criterios.
- **Fiabilidad:** automatizar y reforzar la fiabilidad del indicador del nivel de ambientalización de TMB.
- **Agilidad:** entregar los resultados de la evaluación de forma más rápida a los promotores y gestores promotores para facilitar la toma de decisiones.
- **Mejora continua:** impulsar la mejora del proceso de compra ambientalizada, en coherencia con el marco de contratación pública.

La revisión mediante IA de la incorporación de los criterios ambientales en las licitaciones se llevará a cabo em dos fases, con una segunda fase prevista de iniciarse el 2026.

Digitalització de procesos

A lo largo del 2025 se han impulsado actuaciones para simplificar procesos mediante la digitalización, haciendo servir herramientas aplicadas a la gestión de inspección y del mantenimiento.

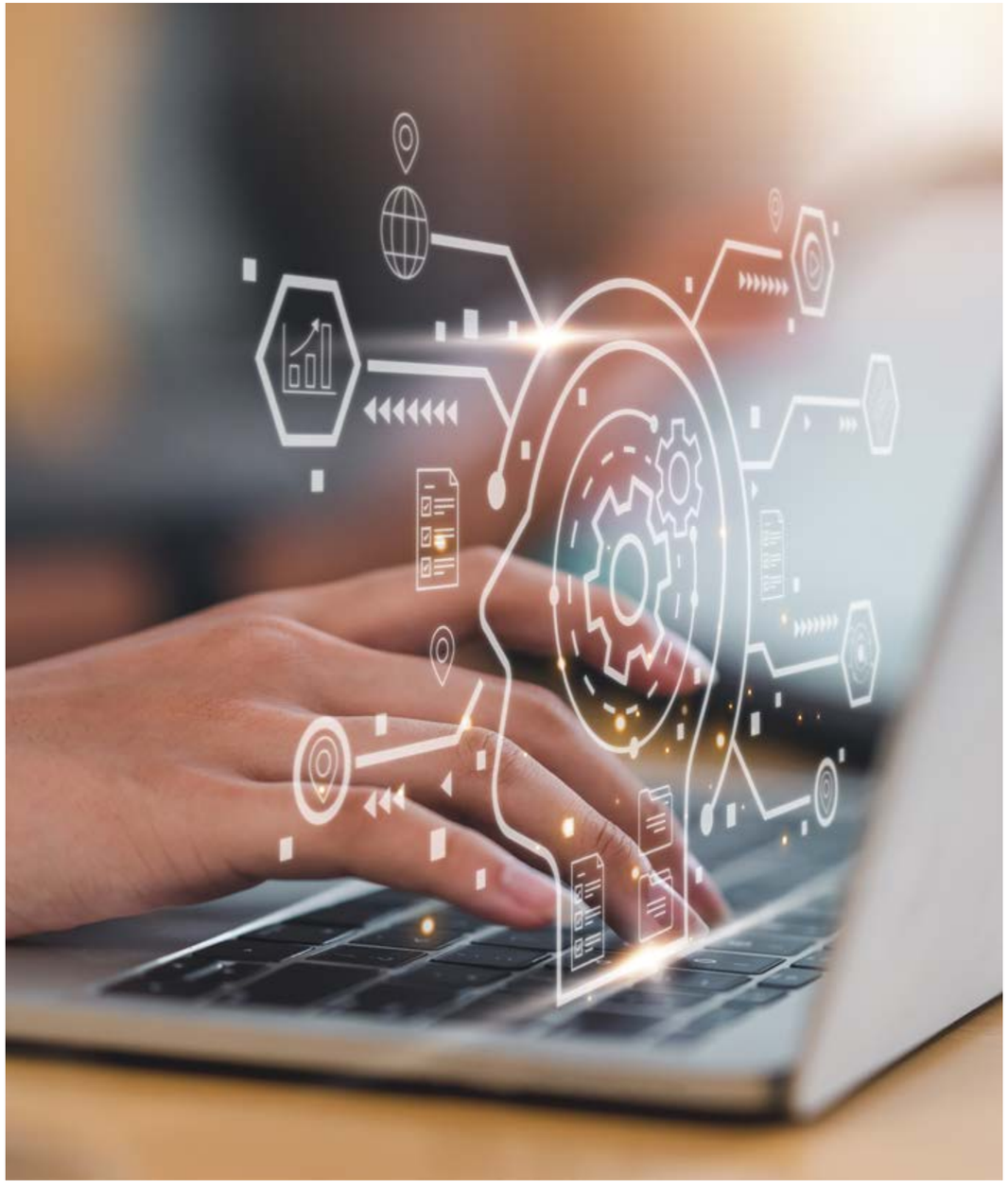
En el ámbito de **TB, se ha avanzado en la definición del proyecto de digitalización del proceso de inspecciones de calidad**, que actualmente se desarrolla con apoyo en papel y con un sistema de registro con carencias de trazabilidad, hecho que genera ineficiencias y pérdidas de recursos. Durante 2025 se ha elaborado el documento base de requisitos funcionales para la digitalización de este proceso, que incluye, entre otros:

- Eliminación del apoyo papel mediante el uso de un apoyo informático (tableta).
- Integración con el GMAO corporativo en entorno SAP.

En el ámbito de **FMB, en 2025 se han adquirido 20 Validadores Portátiles Autónomos EMV.** El uso de estos equipos en modo inspección da apoyo, principalmente, a las operativas de inspecciones intensivas de enlace, mediante herramientas que canalizan la movilidad de las personas usuarias hasta los puntos de inspección.

En términos de objetivos y seguimiento, las actuaciones descritas responden a la voluntad de optimizar procesos y reforzar la toma de decisiones basada en datos, asegurando al mismo tiempo un despliegue responsable de la IA. A cierre de 2025, no se ha definido un conjunto de objetivos cuantitativos específicos para este ámbito.

La digitalización es clave por la simplificación de procesos, con el uso de herramientas aplicadas en la gestión de inspección y del mantenimiento.



9.6. Compra responsable

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

De acuerdo con la DMA (véase capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad), la gestión de las compras se ha clasificado como tema no material. No obstante, y atendiendo la relevancia operativa de la contratación en una entidad de interés público, TMB reporta de manera selectiva y parcial información sobre compra responsable y prácticas de pago, en coherencia con la Ley 11/2018 y en un ejercicio de transparencia. En este contexto, se han identificado los siguientes IROs no materiales:

- **Impacto positivo:** reducción del impacto ambiental de las compras mediante la obtención y el uso del cálculo de la huella de carbono de la cadena de suministro.
- **Riesgo:** incremento de los costes de adquisición de obras, suministros y servicios debido a la obligación normativa de incorporar criterios ambientales en las compras.

Para gestionar estos IRO, TMB despliega su modelo de compra responsable a partir de la **Política de compra ambientalmente responsable** (2017) y de su despliegue operativo mediante el procedimiento P716 – Diseño y adquisición de bienes, obras y servicios con criterios ambientales (2021). Este marco define cómo se incorporan criterios ambientales y sociales en licitaciones y contratación menor, con un enfoque de ciclo de vida y orientado al uso eficiente de los recursos, y facilita su trazabilidad mediante sistemas corporativos (p. ej., SAP), tal como se explica con mayor detalle en el requisito de divulgación G1-1.

TMB tiene en cuenta criterios medioambientales y sociales en su relación con sus proveedores.

Requisito de divulgación G1-2 – Gestión de la relación con proveedores

En coherencia con el modelo de compra responsable descrito anteriormente, TMB gestiona la relación con los proveedores con el objetivo de asegurar una contratación íntegra, transparente y alineada con criterios de sostenibilidad, incorporando requisitos sociales y ambientales a los pliegos y a los mecanismos de seguimiento cuando es aplicable.

Criterios sociales y ambientales en la selección y gestión de proveedores

En cumplimiento del artículo 202.1 de la LCSP, TMB incorpora en los contratos, como mínimo, cláusulas relativas a condiciones especiales de ejecución (p. ej., respecto de la legislación laboral y/o social). Estos criterios son obligatorios, se verifican mediante la cláusula contractual correspondiente y pueden afectar a la decisión de contratar o renovar a un proveedor, de acuerdo con los impedimentos previstos por la normativa.

En el ámbito ambiental, el despliegue operativo se articula a través del procedimiento P716, aprobado en 2016 y actualizado en 2021, que prevé la automatización de la incorporación de criterios ambientales con el apoyo de SAP. Adicionalmente, en 2025 se ha puesto en funcionamiento un sistema de automatización inteligente para optimizar la evaluación de la incorporación de criterios ambientales en las licitaciones.

De acuerdo con el modelo de control en la cadena de valor, los proveedores con acceso a instalaciones y clasificados como de alto riesgo deben firmar un autocertificado ambiental (véase E1-2).

Transparencia y diligencia en la cadena de suministro

TMB colabora con Electronics Watch desde de 2019 para reforzar la transparencia de la cadena de suministro asociada a determinado material electrónico; la colaboración se ha renovado hasta el año 2027.

En relación con la verificación, TMB no ha llevado a cabo auditorías internas a proveedores durante 2025 (seguimiento basado principalmente en requisitos contractuales y controles asociados a los expedientes). En paralelo, en el marco del proceso de digitalización de ALIC (aprovisionamientos y almacén), se están valorando herramientas de mercado que incorporen funcionalidades adicionales de control.

Contratación menor y racionalización

Durante 2025 ha seguido pendiente la elaboración del diseño funcional —a través de una nueva licitación— de una aplicación para la gestión integral de los contratos menores y expedientes, así como el desarrollo y adquisición del sistema informático previsto inicialmente junto con aTec. El retraso se ha debido principalmente a la priorización de la implantación de mejoras en el proceso de compras mediante metodología LEAN (p. ej., reducción del tiempo en la celebración de las mesas de contratación, preparación del presupuesto conjuntamente con la contratación programada anual y otras medidas que se desplegarán durante 2026).

Por otro lado, se ha continuado racionalizando la contratación mediante la licitación de Acuerdos Marco y se ha ampliado el uso del Sistema Dinámico de Adquisiciones (SDA) para compras más allá del gasóleo (hasta entonces, el único SDA activo), especialmente en aquellos grupos de artículos que permiten una gestión manual desde este sistema de contratación. La incorporación de Acuerdos Marco ha representado un paso relevante en la eficiencia y racionalización de la contratación, no solo en el ámbito de la contratación menor prevista por la LCSP, sino también en determinadas licitaciones repetitivas de suministros por importes superiores a los umbrales de contratación menor, facilitando una gestión administrativa más ágil y una respuesta más rápida a las necesidades operativas.

Como resultado, en 2025 se ha reducido el número de contratos menores aproximadamente un 24,5 % respecto a 2024, facilitando un mayor control de los proveedores.

De cara a los próximos ejercicios, TMB prevé seguir avanzando en diversos ámbitos de mejora estratégica:

- **Carta de servicios y digitalización del proceso de compras:** uno de los objetivos es disponer de una carta de servicios que ponga en valor las funcionalidades y capacidades del área y permita medir de manera estructurada la actividad y los resultados. A pesar del progreso en la incorporación de metodologías LEAN, el potencial de mejora se ve limitado actualmente por la manualidad y la duplicación de datos en diversas plataformas. En este contexto, está previsto que durante 2026 se licite un nuevo sistema de apoyo al proceso integral de adquisiciones —tanto contratación menor como licitaciones— con el objetivo de obtener los primeros resultados de la transformación a principios de 2027.

- **Transformación del Almacén Central y Control de Calidad:** el año 2025 ha marcado el inicio de la transformación del Almacén Central y del Control de Calidad, tanto en el ámbito logístico y de instalaciones como en el modelo organizativo y la oferta de servicios al cliente interno. Durante el ejercicio se han desarrollado tres líneas de actuación principales:

  - **Recogida de necesidades del cliente interno:** reuniones con las áreas de TMB para identificar expectativas y necesidades; elaboración de un informe que constituye una base para la futura carta de servicios de Almacén, Calidad y Logística.

  - **Acuerdo marco de consultoría logística y de automatización:** licitación y adjudicación de un acuerdo marco para analizar procesos, identificar mejoras inmediatas y definir las adaptaciones necesarias para afrontar la automatización futura.

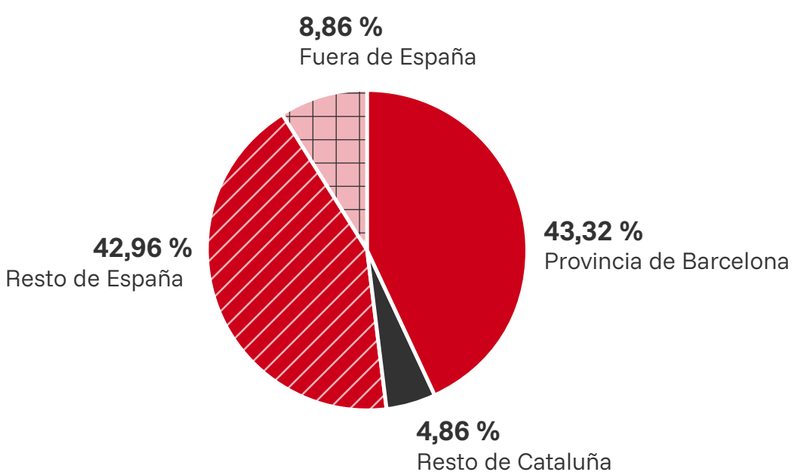
  - **Búsqueda de una nueva ubicación:** identificación de un emplazamiento próximo al actual, tarea que continuará en 2026, para absorber el crecimiento previsto y dar respuesta a las necesidades de servicio.

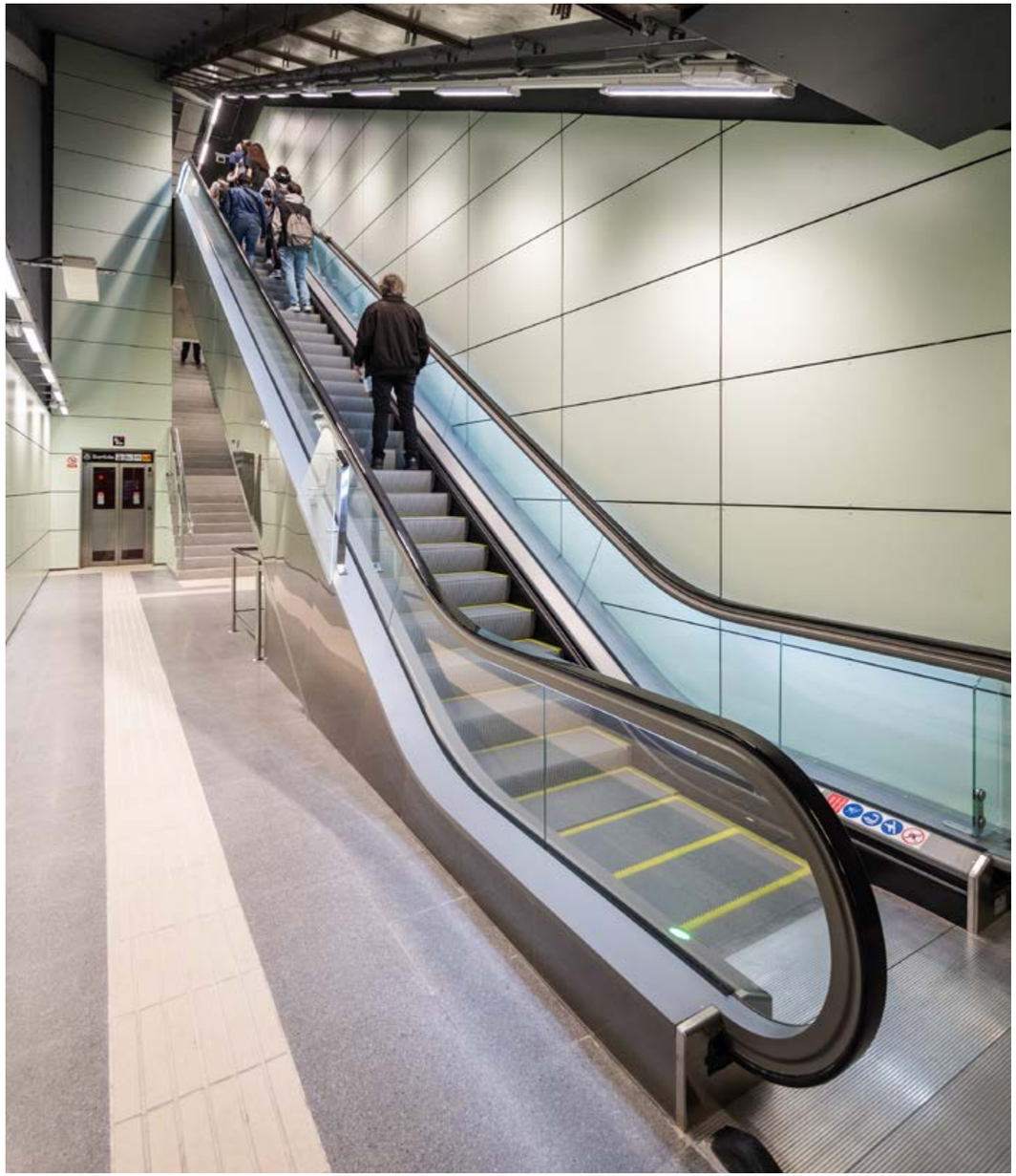
Fomento de la comunidad local

La mayoría de las adquisiciones de TMB de 2025 se han hecho a empresas españolas. La distribución del gasto de compra (en €) por ubicación del proveedor durante 2025 ha sido:

Localidad	2025	2024
España	**91,14%**	**99,40%**
Provincia de Barcelona	43,32%	68,07%
Resto de Cataluña	4,86%	1,24%
Resto de España	42,96%	30,09%
Fuera de España	**8,86%**	**0,60%**
Total	100%	100%

2025





Pagos tardíos

TMB no dispone de una política específica para prevenir pagos tardíos, especialmente a pymes. No obstante, tal como se informa en el requisito de divulgación G1-6, existen criterios y prácticas internas de gestión de facturas orientados a minimizar los plazos de pago una vez conformada la factura, dentro de los plazos legales aplicables.

Requisito de divulgación G1-6 – Prácticas de pago

En relación con las prácticas de pago, TMB informa sobre las prácticas de pago de acuerdo con el marco legal aplicable. Por normativa, el plazo máximo de pago es de 60 días (hasta 30 días para conformar la factura y hasta 30 días para efectuar el pago). Por política interna, una vez conformada la factura, se paga en el primer pago posible según el calendario de pagos de cada sociedad, sin esperar al plazo máximo. Asimismo, se recuerda periódicamente a las personas responsables de la conformidad que disponen de un máximo de 30 días para conformar o rechazar la factura.



Indicadores y plazos de pago

Dado que FMB y TB están encuadradas en el artículo 2.1 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, desde el 1 de diciembre de 2022 debe indicarse que el período medio de pago a proveedores, calculado de acuerdo con el Real Decreto 1040/2017, de 22 de diciembre, sería de 22,78 días en 2025 (30,34 días en 2024) en el caso de FMB, y de 9,52 días en 2025 (23,11 días en 2024) en el caso de TB.

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre en TB

	2025 (días)	2024 (días)
Período medio de pago a proveedores	9	12
Ratio de operaciones pagadas	10	13
Ratio de operaciones pendientes de pago	1	2

Pagos realizados y pendientes de pago a 31 de diciembre en FMB

	2025 (días)	2024 (días)
Período medio de pago a proveedores	24	31
Ratio de operaciones pagadas	26	34
Ratio de operaciones pendientes de pago	13	9

9.7. Información fiscal

Requisito de divulgación relacionado con ESRS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

De acuerdo con la DMA (véase capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad), en el ámbito de la gestión económica y financiera se han identificado como materiales los IROs siguientes:

- **Impacto positivo:** generación de beneficios sociales, como la cohesión social, la accesibilidad y la mejora de la calidad del aire, mediante el incremento de la inversión en el transporte público.
- **Riesgo:** exposición a la inestabilidad económica global derivada de crisis económicas o políticas y de la falta de aportaciones para financiar el transporte público.

En este contexto, a lo largo del informe se han detallado los **beneficios sociales y medioambientales** asociados a la actividad y a las actuaciones desarrolladas por TMB, incluidos, entre otros, aspectos vinculados a la cohesión social, la accesibilidad, la calidad del servicio y la contribución a la calidad ambiental. Este impacto positivo se asocia, de manera directa, a la capacidad de sostener e impulsar inversiones y actuaciones vinculadas al transporte público.

Al mismo tiempo, el **modelo económico del transporte público presenta una dependencia estructural de mecanismos de financiación y de aportaciones públicas**, de modo que la disponibilidad y estabilidad de estas fuentes pueden condicionar la capacidad de ejecución de inversiones y el ritmo de modernización del servicio. En coherencia con ello, el informe describe el vínculo entre la planificación, la incorporación de actuaciones a los mecanismos presupuestarios y el seguimiento del despliegue de los planes corporativos cuando resulta aplicable. Asimismo, cuando los riesgos se enmarcan en el análisis de resiliencia y de exposición a riesgos, estos se reportan en los apartados correspondientes (véanse ESRS 2 SBM-3 y ESRS E1-9, cuando proceda).

A continuación se presenta la **información fiscal y de subvenciones** de acuerdo con los requisitos de la Ley 11/2018.

Beneficios obtenidos país por país

En el Grupo Consolidado de TMB, el resultado se ha obtenido en España. El importe del resultado ha sido de 12.916.944,54€ en 2025 y de 14.076.888,61€ en 2024.

Impuestos sobre beneficios pagados

En el ejercicio 2025, ni TB ni FMB han efectuado pagos fraccionados en concepto de impuesto sobre sociedades (18.793,63 € en 2024, correspondientes a FMB). En el caso de TB, tampoco se ha efectuado ningún pago en concepto de impuesto sobre sociedades correspondiente al ejercicio 2024, manteniéndose igual que en el ejercicio anterior. En el caso de FMB, en el ejercicio 2024 no se efectuó ningún pago en concepto de impuesto sobre sociedades correspondiente al ejercicio 2023.

Durante 2025 se han registrado retenciones a cuenta por importe de 590.403,21€ a FMB y 440.988,54€ a TB, con la consideración de pagos a cuenta del impuesto sobre sociedades.

Esta información se desarrolla en las Cuentas anuales del ejercicio, dentro del apartado de Situación fiscal.



Subvenciones públicas

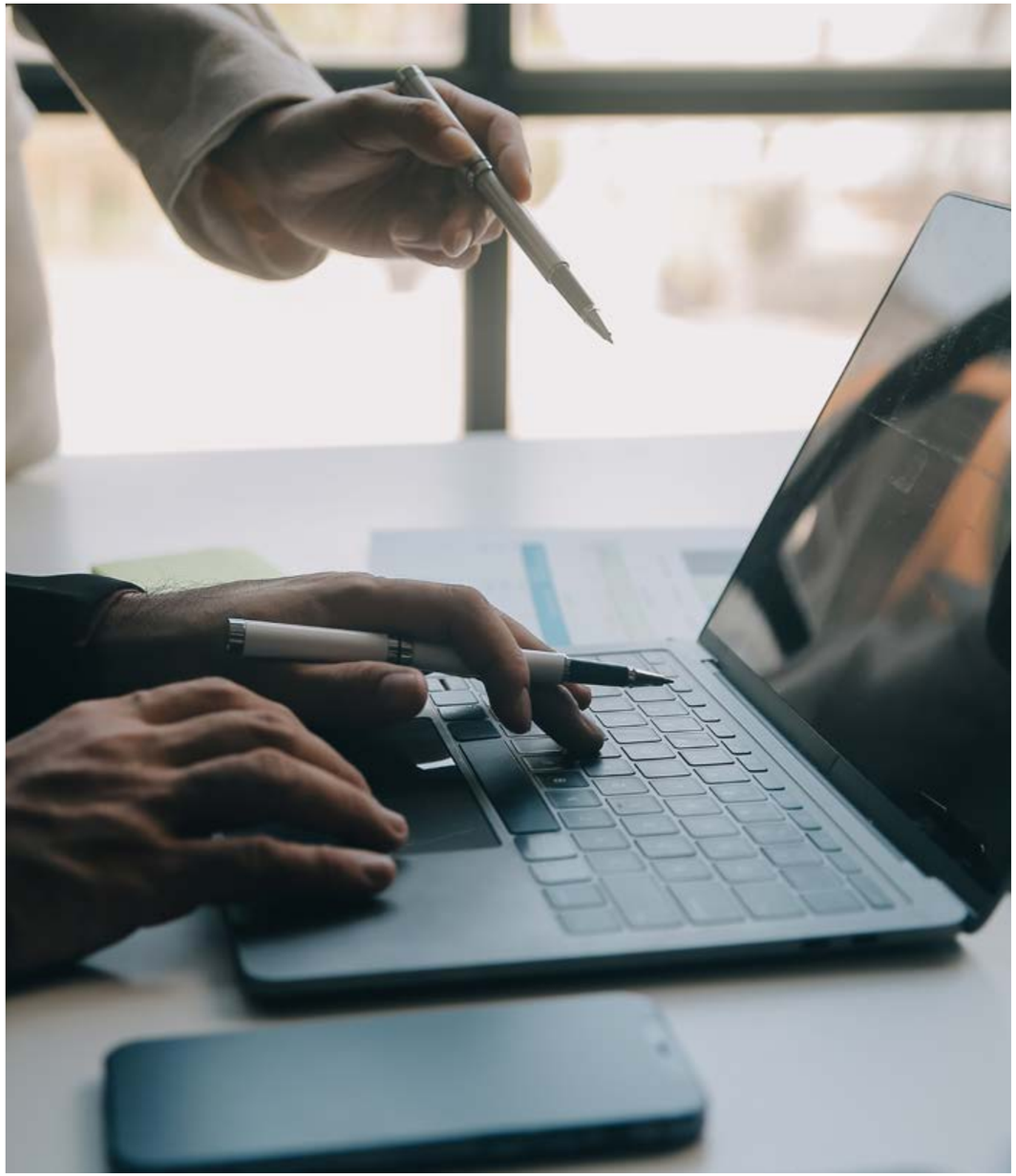
Esta información se desarrolla en las Cuentas anuales del ejercicio (apartado referente a las subvenciones, donaciones y legados). Las subvenciones recibidas en 2025 han sido:

Subvenciones (en miles de euros) 2025

	TB	FMB	PSM
Subvenciones al servicio	211.611 €	141.032 €	- €
Subvenciones especiales por títulos sociales	- €	- €	- €
Subvenciones al servicio AMBici	- €	- €	3.472 €
Subvenciones a proyectos y otras	130 €	15 €	- €
Subvenciones de capital incorporadas	25.113 €	61.820 €	483

Subvenciones (en miles de euros) 2024

	TB	FMB	PSM
Subvenciones al servicio	256.026 €	169.660 €	- €
Subvenciones especiales por títulos sociales	4.662 €	3.108 €	- €
Subvenciones al servicio AMBici	- €	- €	2.998 €
Subvenciones a proyectos y otras	1.097 €	24 €	- €
Subvenciones de capital incorporadas	73.134 €	139.313 €	350 €





10

Tabla de contenidos del EINF (ESRS 1)

INFORMACIÓN SOLICITADA POR LA LEY 11/2018	MATERIALIDAD	APARTADO/S DEL INFORME DONDE SE DA RESPUESTA	CRITERIO DE *REPORTING:* ESRS
INFORMACIÓN GENERAL			
Breve descripción del modelo de negocio, incluidos el entorno empresarial, la organización y la estructura	Material	Capítulo 2. Quiénes somos // Subapartado 9.1.1. Órganos de gobierno	ESRS 2 IRO-1, ESRS 2 GOV-1
Mercados en los que opera la organización	Material	Capítulo 2. Quiénes somos	ESRS 2 SBM-1
Objetivos y estrategias de la organización	Material	Capítulo 2. Quiénes somos	ESRS 2 SBM-1
Factores y tendencias clave que pueden influir en la evolución futura de la organización	Material	Capítulo 2. Quiénes somos	ESRS 2 SBM-1
Marco de referencia utilizado para la presentación de la información	Material	Capítulo 1. Introducción	ESRS 1
Análisis de doble materialidad como base para la información sobre sostenibilidad	Material	Capítulo 4. Gestión de riesgos y materialidad	ESRS 1
CUESTIONES AMBIENTALES			
Enfoque de gestión: descripción y resultados de las políticas, así como de los principales riesgos vinculados a estas cuestiones relacionados con las actividades del grupo	Material	Capítulo 8. Protección del medio ambiente	ESRS 2 GOV-3, E1-1
Información detallada sobre los impactos ambientales actuales y previstos de las actividades de la empresa, incluida, cuando proceda, la salud y seguridad	Material	Capítulo 8. Protección del medio ambiente	ESRS 2 IRO-1
Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	Material	Capítulo 8. Protección del medio ambiente	ESRS 2 IRO-1
Recursos destinados a la prevención de riesgos ambientales	Material	Apartado 8.1. Prevención de riesgos ambientales	ESRS 2 SBM-1
Aplicación del principio de precaución	Material	Apartado 8.1. Prevención de riesgos ambientales	ESRS 2 SBM-1
Provisiones y garantías constituidas por riesgos ambientales	Material	Apartado 8.1. Prevención de riesgos ambientales	ESRS 2 SBM-1
CONTAMINACIÓN			
Medidas para prevenir, reducir o reparar emisiones que afecten gravemente al medio ambiente (contaminación atmosférica, ruido, contaminación lumínica, etc.)	No material	Apartado 8.4. Contaminación	ESRS 2 IRO-1, E2-1, E2-2, E2-3, E2-4
ECONOMÍA CIRCULAR Y GESTIÓN DE RESIDUOS			
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización y otras formas de valorización y eliminación de residuos	No material	Apartado 8.7. Uso de recursos y economía circular	ESRS 2 IRO-1, E5-1, E5-2, E5-3, E5-4, E5-5
Acciones para combatir el desperdicio alimentario	No material	-	E5-3

INFORMACIÓN SOLICITADA POR LA LEY 11/2018	MATERIALIDAD	APARTADO/S DEL INFORME DONDE SE DA RESPUESTA	CRITERIO DE *REPORTING:* ESRS
USO SOSTENIBLE DE RECURSOS			
Consumo y suministro de agua en función de las limitaciones locales	No material	Apartado 8.5. Agua y recursos marinos	ESRS 2 IRO-1, E3-1, E3-2, E3-3, E3-4, E3-5
Consumo de materias primas y medidas para mejorar su eficiencia	No material	Apartados 8.3. Cambio climático // 8.5. Agua y recursos marinos	E5-6, E3-4
Consumo de energía directa e indirecta	Material	Apartado 8.3. Cambio climático	E1-5
Medidas para mejorar la eficiencia energética	Material	Apartado 8.3. Cambio climático	E1-2 , E1-3, E1-5
Uso de energías renovables	Material	Apartado 8.3. Cambio climático	E1-5
CAMBIO CLIMÁTICO			
Emisiones de gases de efecto invernadero generadas por las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios producidos	Material	Apartado 8.3. Cambio climático	E1-6, E1-7, E1-8
Medidas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	Material	Apartado 8.3. Cambio climático	E1-2, E1-3, E1-4
Objetivos voluntarios de reducción de emisiones a medio y largo plazo y medidas implantadas para alcanzarlos	Material	Apartado 8.3. Cambio climático	E1-4, E1-3
PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD			
Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad	No material	Apartado 8.6. Biodiversidad y ecosistemas	ESRS 2 IRO-1
Impactos causados por la actividad en zonas protegidas	No material	Apartado 8.6. Biodiversidad y ecosistemas	ESRS 2 IRO-1
REGLAMENTO DE TAXONOMÍA			
Taxonomía Europea de Finanzas Sostenibles: divulgación de la información en virtud del artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre la Taxonomía)	Material	Apartado 8.2. Taxonomía	Article 8 del Reglament (UE) 2020/852
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL			
Enfoque de gestión: descripción y resultados de las políticas, así como de los principales riesgos vinculados a estas cuestiones relacionados con las actividades del grupo	Material	Apartado 6. Nuestra gente	ESRS 2 IRO -1, ESRS 2 SBM-2, ESRS 2 SBM-3
TRABAJO			
Número total y distribución de personas trabajadoras por país, sexo, edad y clasificación profesional	Material	Subapartado 6.1.1. Ocupación	S1-6, S1-9
Número total y distribución de los tipos de contrato y media anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	Material	Subapartado 6.1.1. Ocupación	S1-6
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional	Material	Subapartado 6.1.1. Ocupación	S1-6

INFORMACIÓN SOLICITADA POR LA LEY 11/2018	MATERIALIDAD	APARTADO/S DEL INFORME DONDE SE DA RESPUESTA	CRITERIO DE *REPORTING:* ESRS
Remuneraciones medias y su evolución por sexo, edad y clasificación profesional	Material	Subapartado 6.1.2. Política retributiva	S1-10, S1-16
Brecha salarial, retribución de puestos equivalentes o media de la organización	Material	Subapartado 6.1.2. Política retributiva	S1-10, S1-16
Remuneración media de consejeros y directivos, incluida la retribución variable, dietas, indemnizaciones, aportaciones a sistemas de previsión y otras percepciones, desglosadas por sexo	Material	Subapartado 6.1.2. Política retributiva	S1-16, S1-10
Implementación de políticas de desconexión digital	Material	Subapartado 6.3.4. Bienestar del personal	S1-1
Número de personas trabajadoras con discapacidad	Material	Subapartado 6.1.1. Ocupación	S1-12
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO			
Organización del tiempo de trabajo	Material	Subapartado 6.3.1. Organización del trabajo	S1-15
Mecanismos y procedimientos para promover la implicación del personal en la gestión empresarial (información, consulta y participación)	Material	Subapartado 6.3.3. Relaciones laborales y sociales	S1-8
Número de horas de absentismo	Material	Subapartado 6.3.1. Organización del trabajo	S1-11, S1-14
Medidas para favorecer la conciliación y fomentar la corresponsabilidad entre progenitores	Material	Subapartados 6.3.2. Permisos relacionados con la familia // 6.3.4. Bienestar del personal	S1-15, S1-16
SALUD Y SEGURIDAD			
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	Material	Subapartado 6.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral	S1-14, S1-11
Accidentes laborales (frecuencia y gravedad), así como enfermedades profesionales, desglosados por sexo	Material	Subapartado 6.4.2. Accidentalidad laboral	S1-14
RELACIONES SOCIALES			
Organización del diálogo social, incluidos los procedimientos de información y consulta al personal	Material	Subapartado 6.3.3. Relaciones laborales y sociales	S1-8
Mecanismos y procedimientos de los que dispone la empresa para promover la implicación de las personas trabajadoras en la gestión de la organización, en términos de información, consulta y participación	Material	Subapartado 6.3.3. Relaciones laborales y sociales	S1-8
Porcentaje de personas trabajadoras cubiertas por convenio colectivo por país	Material	Subapartado 6.3.3. Relaciones laborales y sociales	S1-8
Balance de los convenios colectivos, especialmente en materia de salud y seguridad laboral	Material	Subapartado 6.3.3. Relaciones laborales y sociales	S1-8, S1-14
FORMACIÓN			
Políticas de formación profesional	Material	Apartado 6.2. Atracción e impulso del talento	S1-1, S1-13

INFORMACIÓN SOLICITADA POR LA LEY 11/2018	MATERIALIDAD	APARTADO/S DEL INFORME DONDE SE DA RESPUESTA	CRITERIO DE *REPORTING:* ESRS
Total de horas de formación por categoría profesional	Material	Subapartado 6.2.1. Formación	S1-13
ACCESIBILIDAD			
Accesibilidad universal para personas con discapacidad	Material	Apartado 5.3. Accesibilidad de los servicios	S1-1, S1-12
IGUALDAD			
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	Material	Subapartado 6.3.5. Igualdad de oportunidades	S1-1, S1-2, S1-3, S1-4
Planes de igualdad, medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	Material	Capítulo 6. Nuestra gente // Subapartado 6.3.5. Igualdad de oportunidades	S1-1, S1-2, S1-3
Política contra todo tipo de discriminación y, cuando proceda, de gestión de la diversidad	Material	Capítulo 6. Nuestra gente // Subapartado 6.3.5. Igualdad de oportunidades	S1-1, S1-3
RESPETO DE LOS DERECHOS HUMANOS			
Enfoque de gestión: descripción y resultados de las políticas, así como de los principales riesgos vinculados a estas cuestiones relacionados con las actividades del grupo	Material	Apartado 7.3. Derechos humanos	ESRS 2 IRO -1
DERECHOS HUMANOS			
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos y prevención de los riesgos de vulneración de los derechos humanos y, cuando proceda, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	Material	Apartado 7.3. Derechos humanos	ESRS 2 IRO -1
Denuncias por casos de vulneración de los derechos humanos	Material	Subapartado 6.3.5. Igualdad de oportunidades // Apartado 7.3. Derechos humanos // Subapartado 9.3.2. Canal Ético y Sistema Interno de Información (SII)	S1-17
Medidas implementadas para promover y cumplir las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT: libertad de asociación, negociación colectiva, eliminación de la discriminación, del trabajo forzoso y del trabajo infantil	Material	Subapartados 6.3.4. Bienestar del personal // 6.4.1. Fomento de la salud y la seguridad laboral // Apartado 6.5. Personas de la cadena de valor	ESRS 2 IRO-1, S1-8, S1-14,
LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO			
Enfoque de gestión: descripción y resultados de las políticas, así como de los principales riesgos vinculados a estas cuestiones relacionados con las actividades del grupo	Material	Capítulo 9. Una gestión responsable: ética y buen gobierno	ESRS 2 IRO-1, G1-1
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	Material	Subapartado 9.3.3. Corrupción y soborno	G1-3,G1-4
Medidas para combatir el blanqueo de capitales	Material	Subapartado 9.3.1. Compliance	G1-1
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	Material	Apartado 7.2. Fundació TMB	G1-5

INFORMACIÓN SOLICITADA POR LA LEY 11/2018	MATERIALIDAD	APARTADO/S DEL INFORME DONDE SE DA RESPUESTA	CRITERIO DE *REPORTING:* ESRS
IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y GOBERNANZA CORPORATIVA			
Enfoque de gestión: descripción y resultados de las políticas, así como de los principales riesgos vinculados a estas cuestiones relacionados con las actividades del grupo	Material	Capítulo 2. Quiénes somos // Subapartado 9.1.1. Órganos de gobierno	ESRS 2 IRO-1, ESRS 2 GOV-1
COMPROMISOS DE LA EMPRESA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE			
Impacto de la actividad de la organización en el empleo y el desarrollo local	No material	Subapartado 7.1.1. Contribución a la sociedad	SBM-3
Impacto de la actividad de la organización en las poblaciones locales y el territorio	No material	Subapartado 7.1.1. Contribución a la sociedad	SBM-3
Relaciones con los actores de las comunidades locales y modalidades de diálogo con estos	No material	Apartados 4.2. Consulta a los grupos de interés // 7.2. Fundación TMB	ESRS 2 IRO-1
Acciones de colaboración o patrocinio	No material	Apartado 7.2. Fundación TMB	G1-5
SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES			
Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales en la política de compras	No material	Apartado 9.6. Compra responsable	G1-2
Consideración de la responsabilidad social y ambiental en las relaciones con proveedores y subcontratistas	No material	Apartado 9.6. Compra responsable	G1-2
Sistemas de supervisión y auditorías y resultados obtenidos	No material	Apartado 9.6. Compra responsable	G1-2
CONSUMIDORES			
Medidas para garantizar la salud y seguridad de las personas consumidoras	Material	Apartado 5.4. Salud y seguridad del pasajero	S4-1, S4-4
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	Material	Subapartados 5.2.2. Quejas, reclamaciones y sugerencias // 5.2.3. Información y atención	S1-3, S4-3, S1-17
INFORMACIÓN FISCAL			
Beneficios obtenidos por país	Material	Apartado 9.7. Información fiscal	ESRS 2 IRO-1
Impuestos sobre beneficios pagados	Material	Apartado 9.7. Información fiscal	ESRS 2 IRO-1
Subvenciones públicas recibidas	Material	Apartado 9.7. Información fiscal	ESRS 2 IRO-1

TABLA DE TEMAS MATERIALES

Tema material	Apartado del informe	Criterio de *reporting*: ESRS
Cambio climático y consumo energético	Apartado 8.3. Cambio climático	ESRS E1
Uso de agua en zona de estrés hídrico	Apartado 8.5. Agua y recursos marinos	ESRS E3
Personas y desarrollo del talento	Capítulo 6. Nuestra gente	ESRS S1
Bienestar de las personas trabajadoras	Capítulo 6. Nuestra gente	ESRS S1
Afectación y satisfacción de la clientela	Capítulo 5. Clientela	ESRS S4
Cuota de mercado	Capítulo 5. Clientela	ESRS S4
Accesibilidad universal	Capítulo 5. Clientela	ESRS S4
Ciberseguridad	Subapartado 9.5.1. Ciberseguridad	ESRS G1
Digitalización, gobernanza de datos y resultados	Subapartado 9.5.2. Digitalización, gobernanza de datos y resultados	ESRS G1
Gestión económica y financiera	Apartado 9.7. Información fiscal	ESRS G1

Transports
Metropolitans
de Barcelona

www.tmb.cat